

MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 7. oktober 2013
J. nr. 2013-2890

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 21. august 2013 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 733:

Vil ministeren, før der evt. indføres enmandsbetjening på Kystbanen, redegøre for, om der tages højde for det tidsforbrug, der vil medgå til at løse/tilse nedenstående forhold og for, hvilken indflydelse, det vil få for regulariteten på Kystbanen? Der ønskes i den forbindelse en opgørelse over lokoførernes gennemsnitlige tidsforbrug til løsning af nedenstående forhold ved henholdsvis et, to og tre togsæt.

Forholdene vedrører lokoførerens indsats i forbindelse med,

- dørlukningsproblemer, der kun kan løses manuelt;
- de-aktivering af røgalarmer fx ved rygning på toiletter;
- højttaleropkald (reelle eller falske) fra passagererne (lokoføreren må ikke samtale med andre, end fjernstyringscentralen under kørslen);
- handicappedes på-/afstigning;
- komfort og sikkerhed i relation til urolige passagerer, samt evt. tilkaldelse af politi;
- tidsforbrug ved at genstarte toget, når lokoføreren har forladt førerkabinen, for at tilse forhold i toget.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB Øresund, der har oplyst følgende:

”Generelt gælder det, at hvis lokomotivføreren skal forlade førerrummet, så skal toget sikres mod utilsigtet bevægelse. Når lokomotivføreren kommer tilbage til førerrummet skal døren åbnes med nøgle, førerombordskifter aktiveres og drejes tilbage samt kontrol af, at bremsen er løsnet. Samlet tager det ca. 1 minut for lokomotivføreren at forlade og returnere til toget.

Ved dørlukningsproblemer, der kun kan løses manuelt:

Ved 3 togsæt på toget vurderes gangtiden til at være op til 5 minutter i hver retning. Dertil kommer aflåsning af indstigningsdør med kontrol af aflåsnin-



gen, som vurderes til at tage ca. 2 minutter. Hertil kommer tid til højtaler information til passagererne, som estimeres til at tage 1 minut. Samlet standsningstid estimeres til ca. 5 – 15 minutter afhængig af, hvor på toget hændelsen finder sted.

Ved deaktivering af røgalarm fx ved rygning på toiletter:

Ved 3 togsæt på toget vurderes gangtiden til at være op til 5 minutter i hver retning. Dertil kommer deaktivering af røgalarm, som vurderes til at tage ca. 30 sekunder. Hertil kommer tid til højtaler information til passagererne, som estimeres til at tage 1 minut. Samlet standsningstid estimeres til ca. 5 – 13 minutter afhængig af, hvor på toget hændelsen finder sted.

Højtaleropkald (reelle eller falske) fra passagererne (lokomotivføreren må ikke samtale med andre end fjernstyringscentralen under kørslen):

Det tager 1 minut at nedbremse toget, så lokomotivføreren kan samtale med passageren via nødkaldeanlægget. Hertil skal lægges tid til selve samtalen.

Handicappedes på- / afstigning:

Det vil ikke være lokomotivførerens opgave at assistere handicappede med deres af- og påstigning. Assistance til handicappedes på- / afstigning vil håndteres af et særligt serviceteam.

Komfort og sikkerhed i relation til urolige passagerer, samt evt. tilkaldelse af politi:

DSB Øresund vil inden den 15. december 2013 sikre, at der indarbejdes procedurer for håndtering af sådanne situationer.

Generelt bemærkes det, at toget ikke må køre i situationer med dørlukning, deaktivering af røgalarm og ved tilkaldelse af politi. Dette er således uafhængigt af, hvorvidt der er togfører ombord på toget eller ikke.

Ved enmandsbetjening, hvor lokomotivføreren vil skulle udføre en række sikkerhedsrelaterede opgaver, som i dag udføres af togføreren, vil den reelle øgede standsningstid, derfor være den tid, som det vil tage for lokomotivføreren at forlade førerrummet, gå frem og tilbage i toget samt at returnere til førerrummet og evt. tid til at udføre højtaleropkald.

Dette skal imidlertid sammenlignes med det forhold, at også togføreren i dag må forventes at skulle anvende tid til at bevæge sig rundt i toget i forbindelse med fejlretninger mv. Mertidsforbruget ved at det fremtidigt er lokomotivføreren der udfører de sikkerhedsrelaterede opgaver, er således lavere end det ovenfor opgjorte.



DSB Øresund kan ikke opgøre, hvor ofte de nævnte forhold optræder i forbindelse med afvikling af driften i dag. For at få en indikation heraf kan det ske ved at tage antallet af forsinkede tog og antallet af aflyste ankomster, der skyldes dørfejl, hærværk, klimaanlægsfejl og sanitet/toiletfejl, og dividere det med antal hændelser i drift, som DSB Øresund kan relatere til togførerens opgaver.

Ved anvendelse af denne fremgangsmåde, og opgjort for perioden 1. september 2012 - 31. august 2013, fremkommer det, at ca. 0,4 % af forsinkelser/aflyste ankomster i gennemsnit per måned kan relateres hertil. Dette giver en indikation af, at det i forhold til den samlede produktion er yderst sjældent forekommende.”

DSB Øresund har endvidere oplyst, at de har prøvekørt omkring 10 afgangene efter principperne for enmandsbetjening. DSB Øresund oplevede ikke, at den nye afgangprocedure gav forsinkelser ved ankomst til næste station.

Jeg kan tilføje, at der på S-banen, hvor der er enmandsbetjening, køres med en historisk høj rettidighed.

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr