

MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 21. december 2016
J. nr. 2016-6329

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 13. december 2016 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 213:

Vil ministeren redegøre for, hvorfor enmandsbetjeningen af Kystbanen er opgivet? Ministeren bedes herunder fremlægge assessors vurdering, eventuelt i foreløbig form, hvis en sådan foreligger.

Svar:

Vilkårene for DSB's togbetjening er fastlagt i kontrakten mellem DSB og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet. Denne stiller ikke krav om enmandsbetjening hverken på Kystbanen eller på andre strækninger. Beslutningen om ikke at gå videre med enmandsbetjening er truffet af DSB alene.

Jeg har derfor forelagt spørgsmålet for DSB, der oplyser følgende:

”DSB besluttede i maj 2016 at stoppe arbejdet med at indføre enmandsbetjening på strækningen mellem Helsingør og Københavns Hovedbanegård.

Beslutningen om enmandsbetjening på Kystbanen var en del af den udbudte kontrakt til DSB Øresund, hvor Transport-, Bygnings-, og Boligministeriet udnyttede den option, de havde på at opsigte den fungerende togførerbetjening fra Helsingør til Københavns Hovedbanegård.

DSB havde i 2013 valgt at gennemføre et projekt om enmandsbetjening i Nordjylland. Erfaringerne fra dette projekt skulle efterfølgende benyttes ift. projektet om indføring af enmandsbetjening på Kystbanen. Strækningerne i Nordjylland var Aalborg-Frederikshavn og Lindholm-Skørping. De blev godkendt til kørsel med enmandsbetjente tog i august 2015.

Enmandsbetjeningsprojektet på Kystbanen blev revurderet efter, at strækningen blev overdraget fra DSB Øresund til DSB ved køreplansskiftet i december 2015 til 2016-køreplanen. Konklusionen på vurderingen var, at projektet ville blive for svært at gennemføre på baggrund af de erfaringer, som DSB havde fra processen med enmandsbetjente tog i Nordjylland. Herunder, at risikovurderingsprocessen ville være vanskelig at gennemføre, fordi DSB mod forventning



ikke kunne anvende samme proces og erfaringerne fra Nordjylland. Endvidere havde DSB ikke de samme interne ressourcer til rådighed, der kunne arbejde med godkendelse af enmandsbetjening på Kystbanen (projektperioden op til godkendelse vil ligge på mellem 18-24 måneder, hvis alting forløber som forventet).

Side 2/2

DSB var i dialog med assessor om sikkerhedsvurderingen af enmandsbetjening på Kystbanen. DSB valgte at stoppe projektet inden, at assessor havde udarbejdet en foreløbig eller en endelig sikkerhedsvurdering af indførelse af enmandsbetjening på Kystbanen.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen