



Notat

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27
1220 København K

Transportministeriet har i en mail af 9. august 2023 anmodet DSB om svarbidrag til TRU alm. del 307.

Spørgsmål 307

Vil ministeren kommentar kopi af brev af 6/8-23 fra MEP Karen Melchior til DSB og DB vedrørende togrejser på tværs af grænser, jf. TRU alm. del - bilag 255? Der henvises også til artiklen fra Ekstra Bladet 6/8-23 "DSB i nattekaos".

DSB's svarbidrag

Indledningsvist kan det oplyses, at DSB har besvaret MEP Karen Melchiors henvendelse direkte pr. e-mail den 21. august 2023.

Organisering af personaleforhold mellem Danmark og Tyskland

DSB kører i samarbejde med DB mellem henholdsvis København og Aarhus til Hamborg. Idet DSB ikke har sikkerhedscertifikat til kørsel i Tyskland og DB ikke har til kørsel i Danmark er der indgået et samarbejde om denne trafik. Samarbejdet er fastlagt i samarbejdsaftale.

I den gældende samarbejdsaftale mellem DB og DSB er det aftalt, at ansvaret for trafikken overgår til samarbejdspartneren ved landegrænsen. Af praktiske og driftsmæssige hensyn er det aftalt, at DSB's personale kører til Padborg, hvor tysk lokomotivfører og togpersonale overtager toget til videre kørsel mod Hamborg og omvendt.

Den 3. august kunne toget fra København mod Hamborg ikke fortsætte ind i Tyskland, da det tyske personale havde meldt sig syge og DB ikke kunne stille med reserver. Banedanmark og DB Netz gav besked om, toget skulle fjernes fra perron hurtigst muligt, hvorfor kunderne måtte forlade toget i Padborg, hvorefter lokomotivet og vognene blev kørt tilbage til København. DSB og DB skaffede i fællesskab busser til kundernes fortsatte rejse mod Hamborg. Efter vores vurdering har buskapaciteten været tilstrækkelig ift. antallet af kunder i toget. Hvorfor kapaciteten tilsyneladende ikke har været udnyttet optimalt, og kunder derfor ikke har kunnet komme med videre, kan DSB ikke svare på.

Der har ikke været andre hændelser, hvor kunderne er blevet sat akut af i Padborg mens DSB har kørt mellem København og Hamborg med IC1-vogne.

Koncern- sekretariatet

29. august 2023

DSB
Telegade 2
2630 Taastrup

CVR 25 05 00 53
www.dsb.dk



Opnåelse af sikkerhedscertifikat til kørsel i Tyskland ville for DSB kræve videreudvikling af DSB's sikkerhedsledelsessystem til at kunne favne fornødne processer og procedurer for drift af jernbanevirksomhed på tysk jernbaneinfrastruktur, med de heraf følgende krav til blandt andet organisation og håndtering af alle, for sikker drift kritiske funktioner, såsom håndtering af regler, uddannelse, kommunikation mm., som ville skulle foregå på tysk og som samtidig skulle være compliant med tysk jernbanelovgivning og tyske driftsregler.

Der ville være tale om et omfattende arbejde og et omfattende personalebehov, idet DSB blandt andet ville behøve tysktalende personale til driften på den tyske infrastruktur. Kravene til uddannelse og certificering af fx lokomotivførere blev grundlæggende harmoniseret ved lokomotivførerdirektivet 2007/59/EF, men idet der er tale om et direktiv, der kræver særskilt implementering i national lovgivning og ikke har umiddelbar retskraft, er der forskelle i den nationale implementering. DSB er bekendt med at der er forskelle ift. krav til uddannelse, herunder opnåelse af strækningsekendskab, anvendelse af digitale medier under uddannelse, samt opnåelse af helbredsgodkendelse og vurdering af psykologisk egnethed af lokomotivførere.

DB har ikke sikkerhedscertifikat til at køre i Danmark og så vidt vides har DB ikke intentioner om at søge om dette, idet kørsel i Danmark forudsætter at DB's personale kan tale dansk.

Hvis DSB's personale skal stå for driften i Tyskland eller DB's personale omvendt skal varetage den i Danmark vil det desuden mindske effektiviteten i personaleudnyttelsen på grund af lange tjenester, overnatninger i henhold til arbejdstidsregler mv. Både for DB og DSB er det således langt mere enkelt og effektivt at opdele driften ved landegrænsen.

DSB er sammen med DB ved at se på, hvordan der kan skabes mere robuste tjenester både på dansk og tysk side - særligt i perioder med sporarbejder - da der har været vanskeligheder ved at overholde de planlagte tider. Desuden er DSB i dialog med DB omkring muligheden for anvendelse af overlæggende stammer både i København og Hamborg. Slutteligt er DSB og DB - afledt af hændelsen den 3. august i Padborg - ved at justere og konfirmere processerne vedr. nødplaner og aftaler mellem DSB og DB's driftscentre ved hændelser.

Drift af jernbanevirksomhed med fjern - og regionaltoget i EU kræver grundlæggende licens og sikkerhedscertifikat, hvor sikkerhedscertifikatet er udstedt i henhold til CSM SMS - forordning 2018/762. Regelgrundlaget for sikkerhedscertifikater er med implementering af 4. jernbanepakke harmoniseret, så jernbanevirksomheder i alle EU-lande - for jernbaner undtagen bybaner - skal leve op til CSM-SMS.

EU-sikkerhedscertifikatet udstedes af ERA i de tilfælde, hvor EU-sikkerhedscertifikatet skal dække et driftsområde i mere end én medlemsstat i EU. Det vil sige, hvis kørslen skal foregå i mere end én medlemsstat. Det anses ikke som kørsel i flere medlemsstater, hvis man alene kører til en grænsestation i en nabomedlemsstat. For at en station jernbaneteknisk kan klassificeres som en grænsestation skal den have tilsvarende netegenskaber, driftsregler, mv. som nabolandet.

For nuværende er der ikke nogen stationer ved dansk/tysk grænse der er klassificeret som grænsestationer i jernbaneteknisk forstand. Dette skal ske ved at de respektive nationale sikkerhedsmyndigheder indgår en bilateral aftale herom. For nuværende arbejder Trafikstyrelsen på DSB's initiativ på indgåelse af en aftale med EBA (Eisenbahnbundesamt) om en bilateral aftale om klassifikation af hhv. Flensborg og Padborg som grænsestationer. Dette arbejde har været undervejs i flere år. En station som Hamborg, som toget i den aktuelle situation skulle køre til vil ikke kunne opnå klassifikation som grænsestation.

Aflåsning af dørene i IC1

For DSB's grænseoverskridende trafik er kombinationen af DSB's EB-lokomotiv og DB's IC1-togvogn i øjeblikket den eneste mulige løsning. I den forbindelse kan det oplyses, at alt rullende materiel skal selv være godkendt af de relevante myndigheder til den operation, det anvendes i og, at IC1 er godkendt til trafikken til Hamborg. IC1-toget erstattes af DSB's nye Talgo-vogn, som forventes at være i drift fra 2024.

Driften af jernbanen i både Danmark og Tyskland foregår generelt med udstyr, der har selektiv dørstyring, hvilket betyder, at lokomotivføreren via en teknisk løsning kan vælge at frigøre dørene til den side, hvor der er perron, dvs. hvor passagererne kommer sikkert ud af toget. Dørstyring er en fællesbetegnelse for systemer, der styrer, hvordan indgangsdørene i passagertog frigøres (låses op), åbnes, lukkes eller blokeres (låses). Formålet med dørstyring er at sikre, at dørene ikke kan åbnes utilsigtet eller på uegnede og/eller sikkerhedskritiske steder.

Som led i normal drift følger DSB de relevante trafik- og driftsregler, og har således regler, procedure mv., der beskriver, hvordan driften udføres, så sikkerheden for både passagerer og personale er så høj som muligt. Disse vurderes og tilpasses løbende, hvis der er omstændigheder, der berettiger tilpasning. En af reglerne i forbindelse med DSB's drift er, at døre, der ikke når perronen, skal låses, så passagererne f.eks. ikke ved et uheld kommer ud på et spor, hvor der er stor risiko for, at passagererne kan falde eller blive ramt af et andet tog



Både IC1 og EB har selektiv døråbning i deres systemer; Men disse to systemer er ikke kompatible. De har dog begge TB0 (dørblokering fra 0 km / t) på samme tid. TB0 sikrer, at føreren skal frigøre dørene, før passagererne kan åbne dørene. TB0 tillader dog ikke lokomotivføreren at vælge, hvilken side af toget dørene åbner (selektiv dørkontrol), hvilket betyder, at dørene på begge sider frigøres samtidigt.

Inden idriftsættelsen af IC1 fra DB gennemførte DSB en risikovurdering af driften med en kombination af IC1 og EB i forhold til dørstyring. Dette viste, at for at opretholde DSB's høje jernbanesikkerhedsniveau var det nødvendigt at foretage manuel dørlåsning før ankomst til perronen og oplåsning af dørene efter afgang. Dette kombineres med, at lokomotivføreren ikke slipper dørene på perronen, før togkonduktøren har meddelt, at de korrekte døre er låst. Manuel døroplåsning på IC1 udføres derfor for at opretholde høj sikkerhed. Det skal også bemærkes, at det i passagersektionerne i toget er muligt at bruge flugtveje, selvom dørene er låst, så det er ikke sikkerhedskritisk, at dørene er låst.

I tilfælde af hændelser på åbne spor, som medfører, at toget ikke kan fortsætte, vil det normalt ikke være ønskeligt, at passagererne selv tager initiativ til at forlade toget. Der kan være risiko for personskade, hvis der f.eks. stadig er trafik i nabosporet. Kun i tilfælde, hvor der er risiko for akut personskade ved at blive i toget, anbefales det, at passagererne forlader toget, selv om togpersonalet ikke har iværksat en evakuering.