



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. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 212:

Vil ministeren redegøre for, om IC3 og IC4 togene er egnede til sikker afgang-procedure fra perron – herunder redegøre for reglerne for klemsikring i døre samt mulighederne for lokoføreren til at orientere sig langs toget ved afgang og endelig for forholdene på Vejle Station?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, som oplyser:

”DSB antager, at spørgsmålene går på enmandsbetjening og har derfor svaret i forhold hertil.

DSB udarbejder driftsinstruktioner for alle materieltyper, hvori det beskrives, hvorledes lokomotivføreren skal gennemføre en afgangprocedure med og uden togfører. Både IC3 og IC4 er myndighedsgodkendt til afgangprocedure med og uden togfører.

Standarderne for krav til klemsikring i tog er afhængig af togets godkendelsestidspunkt.

For IC3 gælder, at togtypen er konstrueret og godkendt med en klemsikring, der er aktiv ved en fysisk genstand imellem dørbladene på mere end 80 mm. I de 80 mm indgår også dørbladens kraftige tætningslæber af gummi.

For IC4 gælder, at togtypen lever op til de nuværende regler for klemsikring på de udvendige døre, som ikke har ændret sig siden toget første gang blev typegodkendt. Kravene er specificeret i EN 14752 ”Railway application – Bodyside entrance system”, hvori det fremgår, at klemsikringen er aktiv ved en fysisk tilstand på over 30 mm mellem dørbladene.

For både IC3 og IC4 gælder det, at lokomotivføreren har mulighed for at overvåge ind- og udstigning af døre fra førerrumsvinduet enten direkte eller vha.



udstyr som kameraer og skærme. Medfører forhold som togets længde, perronnens krumning, vejrlig eller andet, at lokomotivføreren ikke kan overskue hele togets længde, foreskriver proceduren, at lokomotivføreren fra perronen skal kontrollere, at dørene er fri, hvorefter der foretages dørlukning fra et panel ved førerrummet. Efterfølgende foretages efterkontrol af døre fra perronen inden igangsætning foretages. Slutteligt kan DSB oplyse, at Vejle Station er godkendt til enmandsbetjening med enkeltkørende IC3-tog, men ikke til enmandsbetjening med IC4.”

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen