



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 10. oktober 2014
J. nr. 2014 - 2598

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. juni 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 792:

Når det i redegørelsen fra Havarikommissionen for civil luftfart og jernbaner (HCLJ611-2013-204) s. 9 anføres, at "lokomotivføreren oplevede, at toget ikke kunne bremse og at hjulene blokerede. Lokomotivføreren aktiverede MG-bremsen manuelt..." indikerer dette da, at på det pågældende tog var MG-bremsen ikke aktiveret under kørslen, og er det tilfældet, er det da i overensstemmelse med de instrukser, der blev givet efter Marslev-hændelsen i november 2011.

Svar:

Spørgsmålet har været forelagt DSB, som oplyser,

"at magnetskinnebremsen (MG-bremsen) som bremsesystem er aktivt på IC4, og således også var aktivt i forbindelse med begge hændelser i Esbjerg i 2013.

Magnetskinnebremsen udløses automatisk og indgår i bremsearbejdet, hvis der farebremses ved en nominel hastighed på mere end 20 km/h. Magnetskinnebremsen på IC4 er således konstrueret, at når hastigheden under deceleration passerer en nominel hastighed på 20 km/h, så trækkes magnetskinnebremsen op igen, og forbliver inaktiv indtil stop. Hvis magnetskinnebremsen skal udløses under en nominel hastighed på 20 km/h, skal dette gøres manuelt af lokomotivføreren."

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke