

kende togmateriel, der er smallere end de sene-  
ste 30 års danske togmateriel, som primært har  
været beregnet til kørsel i Danmark. Dette er  
baggrunden for, at de nye øresundstog er smal-  
lere end de på strækningen hidtil anvendte tog.

Jernbanetilsynet har undersøgt normgrundla-  
get vedrørende afstanden mellem tog og perron-  
kanter. Tilsynet har i denne forbindelse oplyst,  
at der findes en række internationale normer for  
togenes bredde samt minimumsafstanden mel-  
lem skinnerne og perronerne, men at der hver-  
ken på dansk eller internationalt plan findes  
nogle egentlige normer for, hvor langt der må  
være mellem perronkant og togenes trin.

Ifølge Jernbanetilsynet er det tætteste, man  
kommer på en sådan norm således en norm fra  
UIC, Det internationale Jernbaneforbund, ifølge  
hvilket »indstigningsforholdene skal være sik-  
re«, samt et meget foreløbigt udkast til en norm  
fra CEN, Den Europæiske Standardiseringsor-  
ganisation.

For så vidt angår de konkrete tiltag på områ-  
det har Jernbanetilsynet oplyst, at man i forbin-  
delse med omtalte tilsyn, der bl.a. har omfattet  
en opmåling af afstanden mellem tog og perron-  
ner ved samtlige stationer på Kystbanen, den 15.  
august 2001 har givet en række henstillinger.

For det første har man henstillet, at Banesty-  
relsen og DSB fremsender forslag til normer for  
den maksimale afstand mellem perronforkant  
og nærmeste skinnekant henholdsvis forslag til  
normer for de maksimale grænser for gab og  
trinhøjder. Dette med henblik på efterfølgende  
vurdering og eventuel godkendelse hos Jernba-  
netilsynet.

For det andet har man henstillet, at der – ind-  
til ovennævnte henstilling er gennemført – sker  
en advarsel af passagererne i de tilfælde, hvor  
gabets størrelse er større end 125 mm, eller hvor det neder-  
ste trin ligger mere end 50 mm under perronni-  
veau. Som følge heraf har DSB instrueret dets  
togpersonale om over togenes højtaleranlæg at  
advare passagererne om de aktuelle forhold ved  
stationer, hvor afstanden mellem dørtrin og per-  
ron afviger væsentligt fra, hvad der er tilfældet  
ved andre stationer.

Derudover har Banestyrelsen oplyst, at man  
har påbegyndt en udvidelse af perronen på  
Espergærde station, som styrelsen forventer til-  
endebragt i begyndelsen af september. Dette i-  
lyset af, at omtalte opmålinger af afstanden mel-  
lem tog og perroner på Kystbanen viser, at der  
især er en uforholdsmæssig stor afstand mellem  
perronkant og tog på denne station.

Ifølge Banestyrelsen bliver udvidelsen, der  
foregår ved montering af skridsikre stålplader,  
dog af midlertidig karakter, idet der er planlagt  
en sporfornyelse til april-maj 2002, som perma-  
nent vil reducere afstanden mellem tog og per-  
ron på stationen til den mindst mulige.

På baggrund af ovenstående er det min helt  
klare forventning, at Banestyrelsen, DSB og Jern-  
banetilsynet hurtigst muligt får rettet op på de  
problemer, der måtte være vedrørende afstan-  
den mellem tog og perroner. Jeg finder derfor  
ikke på nuværende tidspunkt anledning til at  
iværksætte yderligere tiltag på området.

### Spm. nr. S 3789

Til trafikministeren (29/8 01) af:

**Peter Skaarup (DF):**

»Hvilke initiativer vil ministeren tage for at sikre  
planmæssig drift af DSB's linjer – med særlig  
henblik på de linjer, der betjenes af de nyindkøb-  
te Øresundstog?«

### Begrundelse

Spørgsmålet rejses som følge af, at DSB's admi-  
nistrerende direktør i pressen har givet udtryk  
for sin magtesløshed over for de aktuelle trafika-  
le problemer på Øresundsstrækningen. Dette til  
trods for at indkøbet af de nye Øresundstog net-  
op var beregnet på at lette presset på Kystbanen.

### Svar (6/9 01)

**Trafikministeren (Jacob Buksti):**

Siden køreplansskiftet den 17. juni 2001 har der  
været store problemer med rettidigheden for to-  
gene på Kystbanen og Øresundsforbindelsen.

DSB har oplyst, at der sammen med Banesty-  
relsen, DSB's svenske kolleger og leverandøren af  
Øresundstog er brugt mange ressourcer på at  
skabe en højere rettidighed. Blandt andet er der  
ydtes en stor indsats for at rette de uacceptabelt  
mange fejl på togene. Rettidigheden er nu blevet  
bedre, men stadig ikke god nok, og DSB vil i den  
kommende tid stadig have meget stor fokuse-  
ring på Kystbanen og Øresundstrafikken.

DSB er ligeledes meget opmærksom på be-  
tydningen af god information til passagererne,