



MINISTEREN

Dato 28. juni 2006  
J nr.

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 20. juni stillet mig følgende spørgsmål 418 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

**Spørgsmål nr. 418:**

" Vil ministeren oplyse, om man i udlandet, herunder eksempelvis et nordeuropæisk land som Sverige og et sydeuropæisk land som Spanien, oplever problemer med hastighedsnedsættelser pga. varmt vejr i samme omfang, som man gør i Danmark, eller om man der formår at håndtere problemet bedre?"

**Svar:**

Sporstrukturen hos Banedanmark er, som i de øvrige europæiske lande, opbygget som et langskinnespor. Det medfører at skinnerne er sammensvejst til meget lange kontinuerlige skinnestreng.

For at styre trykspændingerne i sporet, vælges en neutraltemperatur, hvor der ikke forekommer spænding i skinnen. I Danmark er denne neutraltemperatur valgt til 22 °C. I Danmark er koldeste/varmeste temperatur i skinnen normeret til -25/+55 °C. Der kan i særlige tilfælde opstå temperatur uden for dette område, men det er sjældent forekommende og i disse tilfælde træffes særlige foranstaltninger

I andre europæiske lande opereres med andre neutraltemperaturer, idet det er laveste og højeste temperatur i det pågældende område, der er afgørende for valg af neutraltemperatur. Sverige er inddelt i 3 zoner, hvor den sydlige zone har temperaturområde og neutraltemperatur svarende til Banedanmarks. For de nordlige regioner af Sverige er neutraltemperaturen på +12 °C, og skinnen er normeret til -40/+55 °C.

Det har grundet den begrænsede tid til besvarelse af spørgsmålet, desværre ikke været muligt at fremskaffe oplysninger fra Spanien eller andre sydeuropæiske lande.

Et vel vedligeholdt spor hvor skinnerne er udlignet til korrekt neutraltemperatur, med den krævede mængde ballast og den rigtige kvalitet af skinner og svelter, vil indenfor de nævnte temperaturområder være fuldt funktionsdygtigt, og



kræver således ikke hastighedsnedsættelser, hvilket er påkrævet hvis skinnetemperaturen kommer over maksgrænsen, eller sporet er dårligt vedligeholdt.

Side 2/2

For perioden maj-juni 2006 har der for region Stockholm været 20 steder, hvor banen er under særligt opsyn. Det er imidlertid meget sjældent disse sporområder bliver udsat for hastighedsnedsættelser og ingen af de nævnte 20 steder har været belagt med hastighedsnedsættelser.

Hastighedsnedsættelser grundet varmt vejr forekommer dog ofte på mindre befærdede godsbaner i Sverige, hvor banerne er i en dårlig stand, med gammel spir-befæstelse eller har andre svagheder. Godstrafikken (typisk 2-3 tog pr. dag) bliver i varme perioder enten lukket eller henlagt til nattetimerne.

Årsagen til de konkrete problemer der er konstateret i juni måned i Danmark, er beskrevet i svaret på Trafikudvalgsspørgsmål 415.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen