



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 14. december 2011
J. nr. 2011-4039

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 22. november 2011 stillet mig følgende spørgsmål 152 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

Spørgsmål nr. 152 :

"Med henvisning til bæreevnen for Storstrømsbroen bedes ministeren bedes oplyse, hvad der er kravet til akseltrykket for godstog i henhold til EU's Technical Specifications for Interoperability (TSIs) for det konventionelle TEN-T jernbanenet, herunder om det er tilstrækkeligt med 7,2 ton/meter eller om EU kræver 8 ton/meter. Endvidere bedes ministeren oplyse, hvad der er Storstrømsbroens nuværende bæreevne for tog i broens nuværende tilstand, regnet i akseltryk i tog/meter."

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, der oplyser følgende:

"Belastninger fra jernbanemateriel på infrastrukturen opgøres i henholdsvis aksellast (opgøres i ton eller kN) og linielast (opgøres i ton/meter eller i kN/m).

Delstrækningen fra Ringsted til den kommende Femernforbindelse er en opgraderet TEN-hovedstrækning med blandet trafik. Dette er i overensstemmelse med Danmarks indmelding til Kommissionen om det fremtidige TEN hovednet (core TEN) i 2010, og som efterfølgende er accepteret af Kommissionen.

Dette betyder, at strækningen blandt andet skal kunne befares med D4-last, som betyder 22,5 ton aksellast og 8,0 t/m linielast med 100 km/t. For lettere persontog vil hastigheden være 160 km/t. I praksis er de godstog, der i dag kører på det danske jernbanenet dog ikke så tunge, men vejer ifølge oplysninger fra jernbanevirksomhederne op til 6,0 t/m.

Det er dog endnu ikke fastsat, hvornår de danske TEN strækninger skal opfylde TSI kravene, og der vil i den kommende tid blive udarbejdet en overgangsstrategi for, hvornår Danmark forventer at overholde kravene fuldstændigt. Dette betyder, for Storstrømsbroens vedkommende, at kravet om 8,0 t/m linielast tidligt vil blive opfyldt, når broen på et tidspunkt bliver



fornyset. Det skal bemærkes, at der er en række andre bygværker på strækningen Ringsted – Rødby, som heller ikke er godkendt til en linielast højere end 7,2 t/m.

Med Storstrømsbroens nuværende tilstand, indtil de sidste kortere revner er udbedret, er det kun tilladt at køre med togsæt på broen. Det tungeste af disse har en linielast 2,4 t/m.

Når udbedringen af alle revner er afsluttet, forventes det, at der igen kan tillades kørsel med tog med et akseltryk på 22,5 t og linielast på 3,6 t/m, herunder at der kan gives tilladelse til kørsel med ME-lokomotiver og dobbeltdækkervogne.

Genskabelse af den hidtidige tilladelse til kørsel med tog med en linielast på 7,2 t/m, vil kræve yderligere forstærkningsarbejder.”

Jeg kan herudover oplyse, at Banedanmark i samarbejde med Vejdirektoratet og Sund & Bælt har påbegyndt udarbejdelsen af et beslutningsoplæg om de forskellige løsningsmuligheder for Storstrømsbroen. Beslutningsoplægget skal være klar inden sommeren 2012.

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen