



MINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 18. december 2012  
J. nr. 2012-3785

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 27. november 2012 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kristian Pihl Lorentzen (V).

**Spørgsmål nr. 142:**

Kan ministeren bekræfte oplysninger i artiklen "Tunge IC4-tog risikerer at ødelægge Banedanmarks nye skinner" på [www.ing.dk](http://www.ing.dk) d. 27. november 2012 om, at IC4 togene på grund af deres høje vægt vil forvolde skade på skinner og sveller i forbindelse med opbremsning, herunder på banen nord for Limfjorden, og i bekræftede fald bedes ministeren oplyse, hvilke konsekvenser dette problem vil få for togdriften med hensyn til kørehastighed og rejsetid?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser følgende:

"Banedanmark har i 2012 fornyet størstedelen af jernbanestrækningen mellem Aalborg og Frederikshavn. Fornyelsesprojektet er – som det første i Danmark – udført og kontrolleret i forhold til en række nye EU-bestemmelser. I denne kontrol har det vist sig, at Banedanmark manglede dokumentation for overholdelsen af nogle krav i EU-bestemmelserne i relation til én ud af 12 anvendte sporkonstruktioner på strækningen i forhold til kørsel med andre togtyper (herunder IC4) end de hidtil benyttede.

På baggrund af kontrollen er der igangsat test for at be- eller afkræfte, om EU-kravene for sporkonstruktionen kan opfyldes. Den første af to test viser, at sporkonstruktionen overholder EU-kravet med en væsentlig margin. Den anden test vedrører langtidspåvirkninger og er fortsat under udførelse. Indtil resultatet af denne anden test foreligger, kan der ved kørsel med IC4-tog på strækningen blive tale om at nedsætte hastigheden på strækningen til 80 km/t på maksimalt otte steder. Denne løsningsmodel er godkendt af projektets assessor. Dette vil medføre et tidstab på omkring ét minut per tog per retning, hvilket vil kunne absorberes i køreplanen. Dermed vil passagererne ikke opleve nogen påvirkning af rettidigheden.

Hvis den igangværende udestående test af den omtalte sporkonstruktionstype resulterer i en godkendelse ift. EU-reglerne, vil hastighedsnedsættelserne



ophøre. Hvis resultatet ikke kan føre til en godkendelse, skal der foretages nogle arbejder på strækningen, f.eks. en forstærkning af sporkonstruktionen på få, begrænsede dele af strækningen. Det vurderes, at dette arbejde i givet fald vil være af et så begrænset omfang, at forbedringen vil kunne foregå uden ændringer i køreplanen eller gener for passagererne.”

Side 2/2

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen