



MINISTEREN

Transport- og Bygningsudvalget
Folketinget

Dato 6. januar 2016
J. nr. 2015-7121

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport- og Bygningsudvalget har i brev af 24. november 2015 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Kim Christiansen (DF).

Spørgsmål nr. 146:

Mener ministeren at IC4 er velegnet som regionaltog på Nordvestbanen, når Proserapporten konkluderer, at IC4 bør indsættes som fjerntog, og at IC4 i forhold til regionaltog har dårligere acceleration og smallere døre, hvilket gør toget egnet til fjerntrafik, men ikke regionaltrafik med mange stop på stationer med ud- og indstigning og behov for hurtig acceleration?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for DSB, der oplyser følgende:

”DSB er fuldt ud bevidst om, at IC4 er mest velegnet til fjerntogstrafik. Imidlertid er de tekniske forudsætninger for indsættelse af IC4-togene i fjerntogstrafikken endnu ikke på plads til at udnytte togsættene fuld ud. Dette gælder bl.a. forudsætningen om driftskobling. DSB har fået tilladelse af Trafikstyrelsen til at køre med tre sammenkoblede IC4-tog, men indtil videre køres der med to sammenkoblede tog. DSB kører i øjeblikket testkørsler med tre sammenkoblede IC4-tog med henblik på snarest muligt at køre med tre sammenkoblede IC4-tog.

DSB fastholder derfor indtil videre IC3- og IR4-togene som den bærende litra i fjerntogstrafikken, mens IC4 primært anvendes i regionaltogstrafikken. IC4 kan overholde samme køreplan som ME og dobbeltdækkervognene, hvorfor indsættelse af IC4 på Nordvestbanen ikke indebærer rejsetidsforlængelse, selvom IC4 ikke er mest velegnet til regionaltogetsbetjening. Det skal bemærkes, at IC4 både bidrager til at øge kapaciteten og komforten på Nordvestbanen.”

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt