

steren søge at ændre denne særstilling og praksis for staten set i lyset af Københavns Kommunes økonomiske situation og deres forsøg på at tiltrække flere private skatteydere?»

### Begrundelse

Der henvises til artikel i Berlingske Tidende den 20. maj 1997.

### Svar (29/5 97)

**Boligministeren (Ole Løvig Simonsen):**

Jeg må nok erkende, at den debat, som har været ført i pressen omkring statens anvendelse af lejligheder i Københavns Kommune kommer noget bag på mig.

Jeg har tidligere på året besvaret en henvendelse fra boligborgmester Hans Thustrup Hansen vedrørende et konkret tilfælde, hvor Elektricetsrådet ønskede at udvide i den ejendom, hvor rådet har til huse.

Jeg er helt indforstået med, at der ses nærmere på dette forhold, og jeg finder det i den forbindelse væsentligt at få afklaret problemets omfang, men jeg mener, det vil være mest naturligt, at kommunen retter en generel henvendelse til mig.

Afslutningsvis kan jeg tilføje, at det ikke er længere siden end i 1994, at reglen sidst blev ændret – faktisk på foranledning af Københavns Kommune.

Der blev mig bekendt ikke i den forbindelse rejst indsigelse imod ordningen af mere generel karakter.

### Spm. nr. S 2515

Til trafikministeren (10/6 97) af:

**Arne Melchior (CD):**

»Vil ministeren give fuldstændig mulige oplysninger om såkaldte »hældende« eller »kurvestyrede« tog, herunder om det vil være muligt at undgå en del af de planlagte kurveudretninger?«

### Begrundelse

Fra forskellige kilder har man hørt om en forbedret type af tog, der under bibeholdelse af komfort for passagererne kan klare kurver på skinnerne uden nedsættelse af farten.

Ifølge »Norden På Spor« nr. 2/97 (udgivet af Adtranz) har de norske statsbaner indkøbt et antal af disse tog. Vognene er tillige udstyret med bistro, legerum og mødrekupe. Også herom udbedes oplysninger.

### Svar (20/6 97)

**Trafikministeren (Bjørn Westh):**

Den første hindring, som et persontog har for at sætte farten op i en kurve, er det ubehag, der opstår for passagererne, når de påvirkes af centrifugalkraften. Den giver dem en følelse af at blive presset op af væggen.

Følelsen kan kompenseres ved at lade vognbunden hælde i modsat retning, så centrifugalkraften delvist ophæves. Det gøres passivt ved at hænge vognkassen op i en slags pendul, hvad der har været gjort i det spanske Talgo tog igenem mange år. Det kan også gøres ved at indbygge en hydraulisk mekanisme, der udløser en krængning af vognbunden, når der registreres eller er forudprogrammeret en kurve i baneløbet. Denne teknik er blevet udbredt i de seneste år og kendes nu i en række togtyper, eksempelvis det italienske Pendolino tog og det svenske X2000 tog.

Når toget er udstyret med en sådan mekanisme, kaldes det et kurvestyret eller et krængetog.

Fordelen ved det kurvestyrede tog er, at det – på en bane med snævre kurver – kan køre med højere hastighed, men med samme komfortniveau som et konventionelt tog. For kurvestyrede tog vil en forøgelse af hastigheden kunne ske med relativt beskedne investeringer i banelinien og kunne gennemføres relativt hurtigt i forhold til nyanlæg.

Rettes kurverne ud, kan de almindelige tog også gennemkøre banen med højere hastighed.

En forkortelse af banerne til et retlinet forløb er den mest konsekvente løsning. Den direkte linie mellem to punkter er altid den korteste. Det vil gavne alle de tog og togtyper, der kører på banen, fordi den reducerer overflødig omvejskørsel.

Konsekvent udretning af banerne kræver imidlertid store investeringer og tager tid at