

Talepapir til brug ved åbent samråd i TRU den 22. april 2010 om anlæg af jernbanen København-Ringsted til højhastighedstog

Spørgsmål A: Hvad er indvendingerne imod at bygge jernbanestrækningen
København-Ringsted, så strækningen kan anvendes til kørsel med tog
på op til 320 km/t (højhastighedstog)?

Svar: **Svar på spørgsmål A:**

Spørgeren har spurgt til indvendingerne imod at den ny bane København-Ringsted bygges så strækningen kan anvendes til kørsel med tog på op til 320 km/t.

Når banen ikke er bygget til kørsel med tog på op til 320 km/t, skyldes det især 4 forhold.

Det drejer sig om

- hensynet til økonomi,



- miljø,
- manglende gevinster på kortere afstande og
- kapaciteten på banen.

Anlæg af en bane til 320 km/t vil medføre større anlægsudgifter.

Det skyldes, at en højhastighedsbane stiller tekniske krav til banens linjeføring med store kurveradier over lange strækninger.

Tilpasningen af banen til lokale forhold bliver derfor mere vanskelig, og ekspropriationsomfanget vil blive større.



På grund af de større kurveradier kan det have store økonomiske konsekvenser at passere ledninger i jorden og skære vejanlæg.

Den høje fart vil desuden medføre mere støj fra togene og dermed øget behov for støjbeskyttelse.

Anlæg af en bane til 320 km/t vil kræve mere areal i forhold til den løsning, som Trafikstyrelsen har projekteret og derfor være til større gene i lokalområdet.

Det skyldes at banen i den projekterede løsning i størst muligt omfang er placeret i den eksisterende trafikkorridor. Dermed bliver afstanden til den eksisterende Holbækmotorvej minimal, og man undgår - så vidt muligt



- ”spildarealer” mellem motorvejen og banen.

En bane til 320 km/t. vil ikke i samme grad kunne ligge op af motorvejen.

Anlæg af en bane til 320 km/t vil kun give små tidsgevinster.

Når ”Timemodellen” er anlagt vil turen fra København til Århus tage 2 timer, hvis togene kører 200 km/t hele vejen.

Hvis der køres 320 km/t mellem København og Ringsted vil turen kun blive ca. 5 minutter kortere.

For at kunne retfærdiggøre en højhastighedsbane må der være længere afstande, også mellem standsningerne,



for at kunne udnytte togenes høje hastighed. Det er formentlig ikke realistisk i Danmark.

Jeg vil i den forbindelse gerne nævne, at jeg er bekendt med, at Deutsche Bahn i forbindelse med Trafikudvalgets besøg i efteråret 2009 tilkendegav, at det var deres vurdering, at 200 km/t var et hensigtsmæssigt mål for max hastigheden i Danmarks fjerntrafik i betragtning af landets geografi og passagerernes behov.

Deutsche Bahn har som bekendt betydelige erfaringer med højhastighedstog, og derfor er det jo ikke helt uinteressant at lytte til deres vurderinger.



Anlæg af en bane til 320 km/t kan også betyde en begrænsning af antallet af tog der kan køres.

Hvis en højhastighedsbane skal dedikeres til hurtige tog, vil både godstog og langsommere intercity- og regionaltog skulle ledes af den gamle strækning via Roskilde. De får altså ikke nytte af den ekstra kapacitet, den nye bane giver.

Hvis man modsat skal blande højhastighedstog med langsomme gods-, intercity- og regionaltog, vil banens samlede kapacitet blive mindre end hidtil forudsat. Det skyldes, at der skal lægges ekstra luft ind i køreplanen så



højhastighedstogene ikke indhenter de langsommere tog på strækningen.

Alt i alt er der altså gode grunde til, at forligskredsen, herunder Socialdemokratiet, i oktober 2009 besluttede sig for den nuværende løsning med anlæg af en bane til kørsel med 200 km/t for persontog, og forberedt til kørsel med 250 km/t.