



RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK

Nørrebrogade 39, 1. tv., 2200 København N

www.baeredygtigtrafik.dk

22. oktober 2012

Banedanmark
Amerika Plads 15
2100 København Ø

Idefasehøring Esbjerg-Lunderskov

Høringsnotatet fra ovennævnte idfase giver os umiddelbart anledning til følgende kommentarer.

Af forordet fremgår, at Banedanmark ved høringsperiodens start udgav et idfaseoplæg, "Debatoplæg – Elektrificering Esbjerg-Lunderskov". Dette oplæg er ikke nævnt i Banedanmarks pressemeddelelse af 16. juli 2012, og vi har derfor ikke kunnet tage højde for eventuelle begrænsninger i projektet og måske ikke mindst deres begrundelser. Derimod kunne man i pressemeddelelsen bl.a. læse, at "alle henvendelser og ideer er velkomne, og de bliver vurderet og taget med i det omfang, de økonomisk, teknisk og miljømæssigt kan være med til at forbedre projektet."

Således opmuntret går man til tasterne og forfatter et rimeligt kort og koncist høringssvar (sammen med kun 6 andre borgere/foreninger – det lave antal svar kan godt undre).

Det med spænding ventede høringsnotat dukker så op den 16. oktober 2012. I forordet fra Martin Munk Hansen bekræftes den gode vilje, men piben får hurtigt en anden lyd. Allerede i afsnit 1.2 Anlægsbeskrivelse halter det, idet man nok vil undersøge aspekterne ved et køreledningsanlæg til en maksimalhastighed på 200 km/t., dvs. blot 20 km/t. mere end den nuværende hastighed, men ikke som af os foreslået 250 km/t. I samme afsnit slås det fast, at den maksimale hastighed forbliver 180 km/t.

Spørgsmålet genoptages i afsnit 2.2 Højere hastighed, hvoraf fremgår, at der også i andre høringssvar er forslag om en højere hastighed på 250 km/t. Vi vil især fremhæve Frederik Bjørndals svar, der henviser til rapporten "Strategisk analyse af elektrificering af banenettet – Opgave A, strategianalysen", hvoraf fremgår, at strækningen Esbjerg-Lunderskov bør dimensioneres til 250 km/t. Ikke desto mindre fastslår Banedanmark frejdigt, at det ikke er relevant at opgradere hastigheden på eksisterende strækninger til over 200 km/t. Hvorfor egentlig ikke?

Selv om det i afsnit 2.3 Teknologi oplyses, at det er togoperatøren, der vælger togtyper, betones det (naturligvis) i førnævnte strategiske analyse, at spørgsmålet om materiel hænger tæt sammen med elektrificering. Vi har foreslået 250 km/t., idet vi har skelet til Sverige, hvor man som led i udviklingsprogrammet "Gröna tåget" siden 2009 har haft et ombygget Regina-tog med krængning og "bløde" radialstyrede bogier samt ny type pantograf i drift på eksisterende spor med gode

resultater. Kun køreledningsophænget synes at have forhindret en hastighed på 250 km/t. Kilde: Nordisk Järnbane Tidskrift nr. 4/2012. Da prisforskellen mellem Banedanmarks nuværende kørestrømsanlæg og et nyere system (EU 250) efter det oplyste er marginal, anbefales det nyere system, idet Banedanmark ellers inden for en kortere tidshorisont kan komme i den situation, at moderne elektriske standardtogsæt kan køre langt hurtigere, end infrastrukturen er optimeret til.

Vi håber, at ovennævnte synspunkter reelt kan indgå i det videre forløb.

Med venlig hilsen

Ole Iskov

medlem af Rådet for Bæredygtig Trafik

Tlf. 4636 9310