

Timemodel kræver ombygninger på Storebælt

Hvis rejsetiden mellem Odense og København skal ned på en time, skal Storebæltsforbindelsen gennem en teknologisk opgradering.

AfUlrik Andersen12. okt 2013 kl. 12:00

Rejsetiden under og over Storebælt skal mere end halveres, når vi fremover – som vedtaget i timemodellen – skal kunne komme med tog fra København til Odense på under en time.

»Storebæltsforbindelsen er designet til, at man kan køre 200 km/h, men siden den blev bygget, er der kommet nye krav i form af TSI'er (tekniske specifikationer for interoperabilitet, red.), som vi også skal kunne overholde,« fortæller Kristian Madsen, der er teknisk chef for jernbanen hos Sund & Bælt. Det betyder, at selv om der i dag findes tog, der er TSI-godkendt til at køre 200 km/h, så må de ikke gøre det i tunnelen.

I dag går der 13 minutter, fra et tog forlader Korsør Station, til det ankommer i Nyborg, men ifølge Trafikstyrelsens rapport om Togfonden skal rejsetiden ned på 5 minutter, når timemodellen bliver indfaset samtidig med åbningen af Femernforbindelsen i 2021. Banedanmark har lavet en rapport om, hvordan tidsbesparelserne kan hentes på de forskellige delstrækninger, og hvad det vil koste. Rapporten er ikke offentliggjort endnu, og derfor vil Kristian Madsen ikke sige noget om, hvad det koste at gøre Storebælt klar.

»Det er helt afgørende, hvad der kommer ud af den rapport, når den er blevet præsenteret for opdragsgiverne. Det kan ændre på, hvilke ting, man vil have med i timemodellen.«

Trykbølgen slår hårdt

I dag kører IC3-tog gennem tunnelen med maksimalt 140 km/h, mens IC4 må køre 180 km/h. Forskellen skyldes, at togene rammes af en trykbølge, når de kører ind i tunnelen. IC3-toget vejer kun 97 ton, mens IC4-toget vejer 160 ton. Derfor opleves kraftigere rystelser i det lette IC3-tog ved samme hastighed.

»Det er et spørgsmål om komfort, der dikterer hastigheden gennem tunnelen. Sikkerhedsmæssigt er det ikke noget problem at lade IC3 køre hurtigere.«

For at sikre, at fremtidens eltog kan køre igennem med 200 km/h, overvejer Sund & Bælt imidlertid at udbygge portalbygningerne, så der ligesom på Øresundsforbindelsens tunnel fra Amager til Peberholm kommer lameller i taget, der kan mindske trykbølgen.

Ud over portalbygningerne undersøger Sund & Bælt også, om det bliver nødvendigt at hæve nogle af de broer, der går over banen, fordi kravene til fritrumsprofilen kan have ændret sig, siden forbindelsen blev bygget. Desuden skal det verificeres, om nøddøre og andet udstyr i tunnelen kan holde til det

højere tryk, der er resultatet af hurtigere tog. Den største opgave bliver dog at sikre, at ingen opdager ombygningen:

»Vi skal bevare operatørernes tilgængelighed i så stort omfang som muligt i hele perioden,« siger Kristian Madsen.

Indtil videre har Folketingets partier reserveret 0,6 mia. kroner til opgraderingen af banen mellem Ringsted og Odense. Om det budget holder, bliver først afklaret, når Banedanmark har afleveret sin rapport til transportministeren.