

Til Transportudvalget

Jeg bemærker at Ministeren den 28/11 til TRU har oversendt:

"Beslutningsgrundlag, Oversigtsrapport - **September 2016** Hastighedsopgradering Ringsted - Odense"

Link:

<http://www.ft.dk/samling/20161/almdel/tru/bilag/88/1693442.pdf>

Heri står der side 11 at:

"Det gør det nødvendigt, at der i **efteråret 2016** træffes politisk beslutning om gennemførelse af projektet.

Så vidt jeg ved er projektet ikke vedtaget, så jeg håber da at Ministeren allerede da rapporten udkom i september begyndte at diskutere den nødvendige beslutning med de partier der er med i 'Aftale om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009'.

For ellers må man sige at vi er ved at være ret langt henne på efteråret. ☺

Tillad mig at gøre opmærksom på hvad der, efter min mening, inddirekte fremgår af rapporten:

Banedanmark foreslår (med en ekstremt god samfundsøkonomi til følge) at der udføres en mere omfattende hastighedsopgradering end oprindeligt forudsat i projektet. Dette er muligt indenfor budgettet, fordi Banedanmark fik den ide at teste om de eksisterende køreledninger kan godkendes til 200 km/time.

Det betyder at køretiden kan reduceres omkring 1½ minut mere end oprindeligt forudsat for at implementere Timemodellen.

Timemodellen forudsætter at der anvendes materiel til 250 km/time, men dette materiel kommer kun til fuld udnyttelse på de nye baner. Hvis der anvendes materiel til 200 km/time i stedet for 250

km/time bliver køretiden på den nye bane København-Ringsted ca. 3,5 minutter længere. Der mangler således omkring 2 minut for at materiel til 200 km/time kan køre København-Odense efter Timemodel.

Når Timemodellen engang er fuldt implementeret København-Odense-Aalborg skal delstrækningen København-Odense køres på 58 minutter. Men så længe den mellemste strækning Odense-Aarhus ikke er fuldt udbygget til Timemodel, vil det være tilstrækkeligt at København-Odense køres på 60 minutter, for at der isoleret set køres efter timemodel København-Odense. Der er således i de første år 2 minutter ekstra til rådighed.

På strækningen Aarhus-Alborg er ikke planlagt højere hastigheder end 200 km/time for at køre efter Timemodel (60 minutter Aarhus-Aalborg).

Hermed kan der med 200 km/time materiel køres efter Timemodel på strækningerne København-Odense og Aarhus-Aalborg, allerede når fase 1 af Togfonden er gennemført.

Med andre ord, det af Banedanmark foreslåede projekt betyder at **anskaffelse af materiel til 250 km/time kan udskydes med måske 5-10 år** indtil fase 2 af Togfonden er gennemført. Men det forudsætter naturligvis at man kan klare sig med en mindre mængde elektrisk materiel i de mellemliggende år.

Anvendelse af materiel til 200 km/time i stedet for 250 km/time vil medføre store besparelser. DSB har tidligere fremført at der kan spares omkring 300 mio kr pr år, hvis Timemodellen gennemføres med 200 km/time materiel.

Så der er gode grunde til at fremme projektet "Hastighedsopgradering Ringsted - Odense", således som Banedanmark har foreslået.

Håber det kan være til inspiration.

--

Med venlig hilsen

Poul Brandt Jensen, Civilingeniør og fremtidig Jernbaneinfrastruktur nørd.
Enghave Park 33
DK-3450 Allerød
mob.: +45 61 66 99 90