

Til trafikordførerne i Folketingets partier

To bidrag til debatten om en fast Kattegatforbindelse

1. På Sjælland

Præmis: Et højhastighedstog København - Aarhus over Samsø vil over Sjælland køre på en separat linje (eftersom lokaltog og godstog ville være i vejen). Deraf følger at Nordvestbanen Roskilde - Holbæk - Kalundborg med lokaltog bliver ikke nedlagt.

Altså skal en færdig Kattegat-løsning på Sjælland omfatte to linjer.

Men vi kan starte med at bygge den langsomme linje, med lokaltog til Aarhus, således:

Overtag Odsherredsbanens strækning mellem Holbæk og Svinninge, byg ny enkeltsporet strækning mellem Svinninge og Vørslev og elektrificer begge.

Det giver en rejsetid Kbh - Aarhus, med stop i Roskilde, Holbæk, Svinninge, Kalundborg og Samsø, på ca. 2½ time. Derved får Odsherred desuden nærmere forbindelse til Aarhus (ved skifte i Svinninge i stedet for i Holbæk) end med de andre forslag.

se

<https://redirect.is/bh1ftsk>

Derefter kan man bygge højhastighedsbane fra Kalundborg mod København i etapper efter behov,

under benyttelse af dele af tracéen på Nordvestbanens nu nedlagte strækning mellem Holbæk og Vørslev.

Denne løsning er billigere end dem rapporten nævner, eftersom arbejdet ikke vil genere trafikken på den nu omlagte Nordvestbane. Derved reduceres rejsetiden ned mod en time.

se

<https://redirect.is/u45rz63>

2. Mellem Samsø og Jylland

Udfør forbindelsen Samsø - Jylland (Gylling Næs) som et inddæmmede område (med indlemelse af eller nær Endelave), med en senere tunnel eller bro mellem det inddæmmede område og Fyn (for bane og biler, ca 45 min Odense - Aarhus, skiftemulighed til Horsens på en station på det inddæmmede område).

Derved overflødiggøres broen over Vejle Fjord.

Sideforbindelsen vil øge jordværdien af det inddæmmede område voldsomt, eftersom det bliver centraleste stykke property i landet, med direkte forbindelse til Fyn, Samsø/Sjælland og Jylland.

Evt. kan området ved frasalg behæftes med klausuler, der betyder at værdistigning delvis tilfalder staten (samme model som i sin tid i USA).

Derved forbedres økonomien i hele projektet, når der sælges grundstykker fra. Jernbane og motorvej bygges nu på tørlagt havbund, med højst 2km tunnel mellem det inddæmmede område og Samsø, i stedet for 20 km

lavbro.

Det inddæmmede område kan bruges som energiø, eller som central lufthavn, i stedet for Billund eller frasælges, eller til udflytning af funktioner fra København.

jvf. mine indlæg på ing.dk

f.eks. her

<https://ing.dk/artikel/saadan-skal-kattegatforbindelse-undersoeges-213183>

Med venlig hilsen

Torsten Pedersen

cand. scient.

Lillemosevej 108

2800 Lyngby

20 56 83 20

se

<https://redirect.is/9kax6qu>