

Keld Simonsen
Direktør, Selskabet for Rationel Almen Planlægning
Sankt Jørgens Alle 8, 1 th
1615 København V
www.rap.dk

Dato 11. september 2019
J. nr. 2019-1534

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Kære Keld Simonsen

Tak for dine henvendelser i perioden 5. marts 2019 til 16. juli 2019. Med dette brev vil jeg samle op på dine henvendelser i samme periode.

For så vidt angår din henvendelse af 16. april 2019 og 30. juni 2019 vedrørende hastighedsopgradering af Ringsted-Femern banen, så indeholdt miljøredegørelsen fra 2011 af Femern Bælt-projektet en undersøgelse af en hastighedsopgradering af den eksisterende jernbane til 200 km/t. Miljøredegørelsen undersøgte derudover etablering af en højhastighedsbane, således persontog vil kunne køre med hastigheder op til 250 km/t på den danske side af Femern Bælt-forbindelsen.

Undersøgelsen af 250 km/t var ikke en hastighedsopgradering af den eksisterende jernbane, men derimod et anlægsprojekt af en ny jernbane med en ny linjeføring. Det skyldes dels, at afstanden derved vil blive kortere, dels at det vil blive uforholdsmæssigt dyrt at opgradere den eksisterende jernbanestrækning til 250 km/t, da det vil kræve flere kurveudretninger, tilpasninger i stationerne og linjeføring rundt om flere byer undervejs på strækningen.

I forhold til din henvendelse af 5. marts 2019 og 30. juni 2019 vedrørende hastighedsopgraderinger af regionalbanerne, så er der ikke truffet nye beslutninger herom. Banedanmark udarbejder på nuværende tidspunkt et beslutningsgrundlag. Såfremt nye beslutninger bliver taget, vil det blive meldt offentligt ud.

For så vidt angår din henvendelse af 16. april 2019 om batteritog og elektrificering, så er der nedsat en arbejdsgruppe med deltagelse af Movia, DSB, Banedanmark og Transport- og Boligministeriet, der pt. undersøger perspektiverne i at indsætte batteritog på strækningen mellem København og Kalundborg hhv. Nykøbing Sjælland. Der er valgt at tage udgangspunkt i disse togsystemer, fordi batteritog rummer mulighed for at forbedre den samlede togetjenning i Nordvestsjælland ved at indføre direkte tog fra København til Nykøbing Sjælland og samtidig bibeholde de direkte tog fra København til Kalundborg.

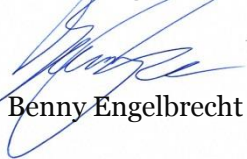
På baggrund af det igangværende arbejde er det endnu for tidligt at sige noget om de konkrete muligheder for at indsætte batteritog på det øvrige jernbanelnet, herunder Lollandsbanen.



I forhold til din henvendelse af 16. juli 2019 vedrørende banenormer vil jeg henvide til det svar min forgænger gav dig den 25. marts 2019 om samme emne. For god ordens skyld vil jeg samtidig understrege, at grunden til, at der ikke er planer for højhastighedsbaner på 300 km/t eller derover i Danmark ikke skyldes, at der ikke er udarbejdet banenormer for højhastighedsbaner. Det er kompliceret og omfangsrigt at udarbejde nye banenormer. Da der ikke er planer om at anlægge jernbaner til 300 km/t eller derover i Danmark, er der derfor heller ikke igangsat arbejde med udarbejdelse af banenormer for disse hastigheder.

Tak for din interesse i den danske jernbane. Såfremt du har spørgsmål til andre emner, er du velkommen til at rette henvendelse herom, men i forhold til yderligere spørgsmål om ovenstående emner, vil jeg henvide til svarene i dette brev.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht