



Rail™

18. juni 2021

IDA Rail anbefalinger om hastighedsopgraderinger

- jf. [IDA Rail Forslag til Trafikerings- og infrastrukturplan for jernbanen 2030, marts 2021](#)

Hastigheden på jernbanen bør generelt sættes i vejret.

For at få en effektiv udnyttelse af jernbanen er højere hastigheder nødvendige. Det kan opnås ved anlæg af nye strækninger eller ved opgradering af eksisterende strækninger.

For at kunne udnytte de højere hastigheder er der samtidig brug for en udvidelse af kapaciteten på flere strækninger, så de hurtigere tog kan passere uden om langsommere tog, sådan som det kendes fra strækningen mellem Høje Taastrup og Roskilde, hvor der er 4 spor. Disse tiltag kræver naturligvis at togoperatørerne har eller anskaffer tog, der kan udnytte de højere hastigheder.

Højere hastigheder er også nødvendige på de strækninger, der anvendes af internationale tog. Det gælder for trafikken mellem Sverige og Tyskland, specielt efter åbningen af Femernforbindelsen, og også for tog mellem Jylland og Tyskland.

Hovedstrækningerne

På hovedstrækningerne bør der, hvor det er muligt, opgraderes til 250 km/t i stedet for de nu planlagte 200 km/t. Det vil svare til hastigheden på den nye bane mellem København og Ringsted og den kommende nye bane over Vestfyn.

Også den nye bane mellem Hovedgaard og Aarhus bør anlægges til 250 km/t.

På strækningen til Femern, inkl. den nye Storstrømsbro, kan der forholdsvis enkelt opgraderes til 230 km/t mellem Vordingborg og Holeby (Dette er oplyst af Banedanmark på forespørgsel ved et IDA Rail møde om projektet den 11. marts 2021).

En ny jernbaneforbindelse over Lillebælt i forlængelse af den nye bane over Vestfyn vil være en meget vigtig investering fordi den vil bidrage med både højere hastighed og større kapacitet på hovedstrækningen mellem Øst- og Vestdanmark.

Regionalbanerne

Togfondens hastighedsopgraderinger i bl.a. Midt-og Vestjylland bør udføres hurtigst muligt. Disse hastighedsopgraderinger vil være med til at sikre, at det er muligt at udvide trafikomfanget på disse baner.

For disse baner bør de oprindeligt planlagte hastighedsopgraderinger til 160 km/t fastholdes. Den endelige hastighed bør fastsættes på baggrund af hvordan fremtidige køreplaner og materiel bedst muligt kan udnytte dem. Der skal i beslutningen indtænkes muligheden for hurtige tog med færre stop.

Nye krydsningsstationer bør ligeledes indtænkes. I Banedanmarks seneste beslutningsgrundlag er der ikke taget hensyn til disse muligheder.

Lokalbanerne

Foruden de allerede nævnte tiltag, er opgraderinger og renoveringer af de tidligere privatbaner vigtige. For privatbanerne på Sjælland er en række muligheder anvist i Region Sjællands vision for banetrafikken.

På Lollandsbanen og Odsherredsbanen vil der være behov for op til 160 km/t, men de fleste andre steder vil 140 henholdsvis 120 km/t være tilstrækkeligt.

Togmateriel til højere hastigheder

DSB's nye fjerntog til brug som lyn- og IC-tog skal kunne udnytte de nye baner, der anlægges til 250 km/t. Derfor skal optionen i DSB's kontrakt, udnyttes til indkøb af tog med denne hastighed, når der skal bestilles flere tog til fjerntrafikken.

Der er samtidig brug for tog med denne hastighed i trafikken mellem Danmark og Tyskland og senere også Sverige, som har deres højhastighedsbaneprojekt i gang. Derfor er det vigtigt for den hurtige grænseoverskridende trafik, at togene indkøbes med disse landes strøm- og sikkerhedssystemer.

Til regional- og lokaltog anbefaler IDA Rail, at der anskaffes mindre el-togsæt i form af duo-tog, der både kører på el (køreledning) og batteri, således at togene kan køre på alle strækninger. Disse tog bør kunne køre med hastigheder på mindst 160 km/t for at udnytte de foreslåede hastighedsopgraderinger.

Endelig er det vigtigt, at der i forbindelse med indkøb af nyt togmateriel tænkes fremad. Tog har en lang levetid og vil køre i mange år samtidig med at behovene ændrer sig og ikke mindst samtidig med, at infrastrukturen udbygges og forbedres. Tingene er nødt til at følges ad, så togtrafikken kan opfylde fremtidens krav til hastighed, bæredygtighed og ikke mindst være et attraktivt alternativt til mere klimabelastende trafiktyper.

Strækning	Hastigheder				Anlægsoverslag
	Nuværende/ under udførelse	Banedanmark 2012 mv.	Banedanmark 2021	IDA Rail, marts 2021	
					Fra Banedanmark samt IDA Rail overslag
Hovedbaner					
Beslutede/Igangværende					
Aarhus-Langå	200			200+	0,6
Hobro-Aalborg	200			200+	0,3
Ringsted-Odense	200			250	0,5
Ringsted-Nykøbing Falster- Holeby	200			200 - 230	Del af Femern
- Heraf Storstrømsbroen	200			230	0,1 - 0,2
- Heraf Orehoved - Nykøbing Falster – Holeby og Femernbælt forbindelsen	200			230	0,2 – 0,5
Afventer beslutning					
Fredericia-Aarhus	160/180	200		250	1,5
Langå-Hobro	160/180	200		250	1
Aalborg-Frederikshavn	120	160		160+	0,1
Vejle-Struer	120	160	140	160	0,4
Nye projekter					
Brejning-Vejle	160			200	0,2
Lunderskov-Padborg	120/160/180			250	1,5 - 2,0
Regionale og lokale baner					
Afventer beslutning					
Langå-Struer	120	160	140	160	0,1
Skanderborg – Skjern	100/120	140	140	160	0,2
Bramming – Tønder	100	120	ingen	140	0,1
Esbjerg – Holstebro	100	140	140	140	0,1
Sønderborg – Tinglev	100	120	120	140	0,02
Struer – Thisted	75	110	110	140	0,1
Holbæk-Kalundborg	120	160	160	160	
Odense-Svendborg	120	150	ingen	160	0,1
Kystbanen	120	160	ingen	140	0,1
Nye projekter					
Østbanen	100			140	0,5 - 2,5
Lollandsbanen Nykøbing Falster – Nakskov	100			160	0,5 - 1,0
Odsherredsbanen Holbæk- Nykøbing Sjælland	120			160	0,5 - 1,5
Øvrige lokalbaner	100			120 - 140	0,2 - 0,5