

Greve d. 19/1 2010

Til Trafikstyrelsen

Hermed hørings svar som påviser 2 objektive fejl i oplæg til lov om Kbh-Ringsted-bane

Første fejl er, at alle støjberegninger som blev fremlagt på borgermøderne var beregnede på 180 Km/t, desuagtet at man nu planlægger traceen, så der kan køres op til 250 Km/t.

Den anden fejl er den påståede merpris på nedgravning i tunnel og trug.

Jeg har fået lov at citere docent Kristian Dahl Hertz fra DTU-BYG for, at hans patenterede ide med super-light-beton er velegnet til tunnel og trug-konstruktioner og kan udføres for en væsentligt lavere pris end ved traditionel teknik. Se: [www.super-light.dtu.dk](http://www.super-light.dtu.dk)

Derfor må et moratorium være relevant, idet politikere og befolkningen ellers bliver ført bag lyset af embedsstanden, som påstår at nedgravning bliver for dyr.

Øvrige argumenter for at sænke traceen ned under jordniveau på de problematiske strækninger er:

Lavere eller ingen støj mod bebygget område. (Dårlig søvn kan måles i tabt arbejdsevne).

Ingen sporjustering i traceens levetid, idet betonkonstruktionen ligger klippefast og er støbt vådt i vådt – altså sammenhængende over lange afstande.

Trafik på tværs af traceen bliver lettere at bibeholde i jordniveau og dermed billigøres anlægget.

En Landskabs-arkitektonisk forstyrrende vold undgås (men i nogle tilfælde skal der laves overdækning i form af små pæne høje, for at holde grundvandsopdriften på tunnelen i ave og samtidigt slippe af med overskuds jorden).

Da der alligevel om 10 år skal laves en højhastigheds-trace, får man denne forærende ved at lave trug/tunnel dobbelt så bred i første færd. Den næsten usynlige konstruktion kan lægges friere i landskabet og dermed tillade større krumningsradier, som er nødvendige til tog som kører over 350 km/t.

Se: [www.europakorridoren.se](http://www.europakorridoren.se), Malm-udredningen og IBU-Øresund-debatoplæg.

I anlæggets 100 årige levetid vil den akkumulerede gevinst ved at tænke om - blive voldsom - fordi:

Der spares på vedligehold af jord-dæmningerne og regelmæssige spor-justeringer.

Der tages høje transportpriser på højhastighedstog, som desuden bliver erstatning for fly. (Standardpriser i dag: Arlanda-Stockholm 240 SEK, Paris-London 160£)

4 spor giver mere kapacitet til tunge og lange godstog, som desuden aflaster landevejene.

Venlig hilsen fra en lodsejer  
Finn Frogne  
Kappelev Landevej 1  
2670 Greve