

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 23. april 2009
Dok.id 827597
J. nr. TRM004-u18-997
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 2. april 2009 stillet mig følgende spørgsmål 708 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Magnus Heunicke (S).

Spørgsmål nr. 708:

"Begge spor mellem Næstved og Ringsted ombygges som bekendt netop nu og i perioden frem til 1. september, og af udbudsmaterialet fremgår det, at der kun skal bruges ca. 1.700 meter nye skinner, mens det på den resterende del af strækningen er meningen, at de gamle skinner vil blive genbrugt. Ministeren bedes på den baggrund forklare, hvorfor man har valgt at genbruge skinnerne, i stedet for at lægge et komplet nyt spor, og genanvende de gamle skinner andre steder i landet, når man ved, at tog på strækningen kun kan komme op på en hastighed på 160 km/t. Desuden bedes ministeren forklare, om valgene af denne løsning kan have betydning for den samlede tophastighed, der kan opnås mellem destinationer på Sjælland, når Femern Bælt forbindelsen står færdig og om ikke den valgte løsning således vil medføre, at strækningen Næstved-Ringsted vil udgøre en flaskehals."

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Banedanmark, som oplyser:

"Generelt har skinner en længere levetid end sveller, og skinner vil hyppigt kunne genanvendes. Mellem Ringsted og Næstved har skinnerne en meget betydelig restlevetid, hvorfor det ikke er teknisk eller økonomisk hensigtsmæssigt at forny skinnerne eller for den sags skyld at genanvende disse på en anden strækning.

Hastigheden er i dag 120 km/t mellem Ringsted og Næstved, men efter hastighedsopgraderingsprojektet vil hastigheden på strækningerne Ringsted-Næstved og Næstved-Vordingborg blive hævet til 160 km/t – men indtil videre forblive 120 km/t mellem Vordingborg og Rødby.

Mange forhold er af betydning for strækningshastigheden, bl.a. signaler og kurver. En fornyelse af skinnerne mellem Ringsted og Næstved ville derfor ikke i sig selv betyde, at hastigheden kunne hæves til mere end 160 km/t. Dette ville kræve betydelige merudgifter til bl.a. en ny fjernstyringscentral i Nykøbing Fal-



ster samt yderligere forbedringer af sporets underbygning mellem Ringsted og Næstved.

Side 2/2

Det er i forbindelse med opgraderingsprojektet blevet vurderet, at strækningshastigheden på 160 km/t er den optimale strækningshastighed. Strækningshastigheden vil ikke give anledning til flaskehalse mellem Ringsted og Næstved, idet der må forventes mange godstog, der kører langsommere end 160 km/t, på strækningen efter etableringen af Femern forbindelsen.”

Med venlig hilsen

Lars Barfoed