



Transportudvalget
Folketinget

MINISTEREN

Dato 4. oktober 2012
J. nr. 2012-2899

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. september 2012 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 1059:

Ministeren bedes gøre rede for, hvor stor ekstraudgiften vil være ved at hæve hastigheden til 250 km/t frem for de planlagte 200 km/t på den kommende Storstrømsbro samt på strækningen Nykøbing F-Rødby.

Svar:

En ny forbindelse over Storstrømmen er planlagt til en hastighed på 200 km/t. Det svarer til den maksimale hastighed, som banestrækningerne nord og syd for broen kan opgraderes til, i den udstrækning at man vil anvende den nuværende linjeføring. Nyttевærdien af en højere hastighed på selve Storstrømsbroen vil således være meget begrænset. En højere hastighed på en ny forbindelse over Storstrømmen indgik ikke i Banedanmarks undersøgelser af mulighederne for den fremtidige løsning over Storstrømmen, der blev offentliggjort i maj 2012.

I forbindelse med projekteringen af de danske jernbanelandanlæg i tilslutning til den faste forbindelse over Femern Bælt har Banedanmark undersøgt aspekterne i en forhøjelse af hastigheden ud over 200 km/t. Det fremgår af side 21-23 i Banedanmarks redegørelse 'Generelle forhold Ringsted-Holeby. Miljøredegørelse - høringsudgave, hæfte 1. Femern Bælt - danske jernbanelandanlæg', der blev offentliggjort i februar 2011, at Banedanmark har undersøgt, om det er samfundsøkonomisk rentabelt at etablere en højhastighedsbane, så persontog kan køre med hastigheder på op til 250 km/t på den danske side af Femern Bælt. I Banedanmarks analyse blev der forudsat etableret en ny højhastighedsbane mellem Køge og Lolland som et særskilt anlægsprojekt med en helt ny linjeføring, herunder en ny linjeføring mellem Sjælland og Falster. En samfundsøkonomisk overslagsberegning viste, at en højhastighedsbane vil være godt 15,5 mia. kr. dyrere at bygge og indebære en intern rente på 1,3 pct.

For så vidt angår strækningen Nykøbing F-Rødby, vil en opgradering på Lolland fra 200 km/t til 250 km/t - fra et par kilometer fra Frederik den IXs bro til den faste forbindelse over Femern Bælt - koste 150 mio. kr. ekstra i forhold til den skønnede udgift til opgradering af strækningen til 200 km/t. En forud-



sætning for, at merudgiften kan holdes nede på 150 mio. kr., er, at banen mellem Nykøbing Falster Vest og Rødby Færge lukkes i en periode på 2½ år. Ved en totallukning kan man fjerne de nuværende spor helt og dermed bygge en helt ny bane i det eksisterende trace. Ved opgradering til 250 km/t vil det være nødvendigt at fjerne de eksisterende spor helt for at opbygge en ny sporkasse. Hvis banen skulle lukkes i kortere intervaller, ville arbejdet skulle opdeles i en række etaper fordelt over adskillige år. Det ville gøre udgifterne højere end de ekstra 150 mio. kr.

Side 2/2

Med venlig hilsen

Henrik Dam Kristensen