



6. maj 2021

Bidrag til svar på henvendelse til transportministeren om forslag til hastighedsdimensionering af tunnelen under Femern Bælt til 250 km/t

Den faste forbindelse over Femern Bælt, inklusiv jernbanestrækningen, er efter en grundig proces godkendt i både Danmark og Tyskland. Godkendelserne af projektet er baseret på en forudsætning om en hastighed på maksimalt 200 km/t for passagertog og 140 km/t for godstog på jernbanen i tunnelen.

Godkendelserne af projektet i såvel Danmark og Tyskland er baseret på omfattende miljøvurderinger og sikkerhedsmæssige analyser funderet på hastigheder ved benyttelse af jernbanen for henholdsvis person- og godstog. De gennemførte miljøundersøgelser vedrører eksempelvis støj, vibrationer og andre emissioner fra driften af jernbanen.

Tilsvarende er der gennemført tekniske undersøgelser vedrørende f.eks. stempeltrykket og risikoen for et såkaldt "sonic boom" af hensyn til konstruktionernes sikkerhed m.v., særligt i forbindelse med portalbygværkernes udformning.

I tilfælde af, at der skulle ske en hastighedsopgradering til 250 km/t, vil de til grund for myndighedsgodkendelserne liggende undersøgelser og konsekvensvurderinger skulle opdateres. De opdaterede analyser vil skulle forelægges de ansvarlige danske og tyske myndigheder med henblik på en vurdering af, om der ville være tale om ændringer, der kræver indhentelse af en supplerende myndighedsgodkendelse. Særligt for den tyske projektgodkendelse vil et krav herom indebære en risiko for projektets overordnede tidsplan, da en sådan ændring af projektgodkendelsen forventeligt vil have en varighed på 1-2 år.

De store anlægskontrakter for Femern Bælt-tunnelen er iværksat og to yderligere kontrakter for hhv. elektriske og mekaniske installationer inde i tunnelen og ny transformerstation øst for Rødbyhavn er pt. under udbud med en design-parameter på max. 200 km/t for passagertog og 140 km/t for godstog. Entreprenørerne er således i gang med at detailprojektere tunnelelementerne og portalbygningerne baseret på denne designforudsætning.

Såfremt der er behov for en tilpasning af design og udførelse af tunnelelementerne og portalbygværkerne, som følge af en ændret designparameter, vil omkostningerne hertil og konsekvenserne for anlægstidsplanen bero på resultatet af forhandlinger med entreprenørkonsortierne.

I forhold til mulighederne for at få dækket meromkostningerne via øget EU-støtte, vil det som en del af den nye CEF forordning, som dækker perioden frem til 2028, være muligt at søge om yderligere støtte til projektet. EU har tilkendegivet, at Femern Bælt-projektet er en stærk kandidat til at modtage yderligere støtte. De maksimale støtteprocentsatser forventes dog som udgangspunkt ikke knyttet sammen med spørgsmålet om, hvorvidt der søges om støtte til en højhastighedsbane eller ej.