



06.05.2021

Notat om muligheden for 250 km/t på Ringsted-Femern Banen på Lolland

Banedanmark har modtaget en forespørgsel om muligheden for at øge hastigheden på jernbanen over Lolland til 250 km/t. I nærværende notat redegøres for de umiddelbare muligheder herfor, og det bemærkes, at der er tale om helt indledende vurderinger. Der kan derudover være andre forhold end de nedenfor beskrevne, som vil skulle ændres for at muliggøre en opgradering af hastigheden.

Grundlaget for Ringsted-Femern Banen er lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov nr. 575 af 4. maj 2015. Anlægsloven foreskriver, at der skal etableres en dobbeltsporet jernbane med en hastighed på 200 km/t.

Strækningen over Lolland fra Nykøbing F til tilslutningspunktet for den faste forbindelse over Femern Bælt er i alt 32,5 km. På de første ca. 4 km af strækningen er det ikke muligt at øge hastigheden til mere end de planlagte 200 km/t. Det skyldes bl.a. kurver på strækningen, og at det kun er muligt at køre 120 km/t ved klapbroen Kong Frederik IX's bro over Guldborgsund.

På den resterende del af strækningen er linjeføringen af banen til gengæld så god, at den kan opgraderes til højere hastighed end de planlagte 200 km/t. Men en højere hastighed stiller større krav til de banetekniske anlæg end ved 200 km/t.

Den nuværende banestrækning over Lolland er anlagt over en periode fra 1941-1963, og en række af de eksisterende anlæg indgår fortsat i det blivende anlæg, bl.a. banedæmningerne og en række sporbærende broer. Det er usikkert, om disse anlæg kan holde til en hastighed på mere end 200 km/t, og det vil kræve en nærmere undersøgelse at vurdere dette. På baggrund af en stikprøvevis screening vurderer Banedanmark, at en hastighed på over 200 km/t vil kræve, at banens underbygning skal forstærkes på ca. 8 km af strækningen, og at enkelte sporbærende broer skal udskiftes.

Ved projektering af nye anlæg vurderer Banedanmark løbende, om de kan fremtidssikres, så det på et senere tidspunkt bliver muligt at hæve hastigheden uden, at det bliver dyrere at anlægge projektet. På Ringsted-Femern Banen har det blandt andet været muligt at bygge en række nye vej-bærende broer, så de ikke forhindrer en fremtidig hastighedsopgradering, og den nye Holeby Station er udformet, så den kan håndtere gennemkørende tog med høj hastighed. Men visse anlægselementer er dyrere, hvis de skal håndtere 250 km/t i stedet for 200 km/t. Det gælder f.eks. sporskifter, som derfor bliver etableret til 200 km/t.

Banedanmark har undersøgt, hvor meget rejsetid passagererne kan spare, hvis togene kan køre 250 km/t i stedet for 200 km/t. Som det fremgår af nedenstående tabel, vil en hastighed på 250 km/t samlet set skære knap 3 minutter af rejsetiden, hvis både strækningen over Lolland og gennem Femern Bælt-tunnelen opgraderes.

	Køretid på opgraderet strækning på Lolland (26,5 km)	Køretid på opgraderet strækning Lolland + Femern Bælt-tunnel (50,3 km)
Hastighed km/t	Sekunder	Sekunder
250	563	1034
200	637	1212
Besparelse	74	178

Note til tabellen: Ved beregning af køretider er acceleration og deceleration indregnet under beregning af køretidsbesparelse på Lolland. Tabellen kan således ikke anvendes til vurdering af køretidsbesparelse for Femern Bælt-tunnelen alene. Beregningerne er lavet på baggrund af ICX, højhastighedstog fra Tyskland.

Banedanmark bemærker, at dette notat er en foreløbig vurdering af muligheden for at hastighedsopgradere strækningen på Lolland, og at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt at vurdere, hvad det præcist vil kræve af ombygninger og meromkostninger.