



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 23. marts 2015
J. nr. 2015-1255

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 6. marts 2015 stillet mig følgende spørgsmål vedrørende L 141 – Forslag til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 5:

En analyse fra Femern A/S' rådgiver viser, at tunnelen angiveligt skulle være mere sikker end vej og jernbane i åbent land. Ministeren bedes fremsende det nævnte materiale samt gøre rede for, hvorfor materialet ikke for længst er blevet offentliggjort.

Svar:

Jeg har anmodet Femern A/S om bidrag til besvarelsen af spørgsmålet. Femern A/S har oplyst følgende:

”De analyser, der efterspørges, fremgår af rapporten 'Operational Risk Analyses' (ORA-rapporten), jf. TRU alm. del - svar på spm. 287. Analyserne i ORA-rapporten er baseret på det projektudviklingsstade, der har dannet grundlag for fremsættelsen af anlægsloven, og ORA-rapporten opdateres løbende på baggrund af designændringer eller fremkomsten af nye data.

Bag ved ORA-rapporten ligger et betydeligt baggrundsmateriale, som er af en meget teknisk karakter. Materialet vil løbende blive opdateret, efterhånden som projektet med hensyn til detailprojektering og videreudvikling af mere og mere detaljerede procedurer for drift og indsatsoperationer skrider frem.

Det fremgår af ORA-rapporten, at risikoen for ulykker med alvorlig personskade på motorvejen i tunnelen ved en maksimal hastighed på 110 km/t ligger under risikoen for ulykker på en tilsvarende vejstrækning i det åbne landskab. Vejen i tunnelen kan med denne hastighed dermed anses som værende mindst lige så sikker som en tilsvarende strækning på en dansk motorvej. Analyserne er baseret på EU's anerkendte principper for risikoanalyser i Common Safety Methods (CSM), hvori bl.a. hastigheden på 110 km/t for køretøjer indgår.

Jernbanen er efter samme principper projekteret til hastigheder op til 200 km/t for passagertog og 140 km/t for godstog. De tilknyttede risikoanalyser



viser, at risikoen for ulykker med alvorlig personskade ved de givne hastigheder ligeledes ligger under/overholder de fastsatte acceptkriterier.

Side 2/2

At en tunnel er mindst lige så sikker som lignende strækninger i det åbne land skyldes blandt andet, at en række uheld som følge af vind og vejr ikke opstår i tunnelen. Det gælder eksempelvis glatføreulykker, ulykker på grund af mørke, sidevind og blænding på vejdelen. På jernbanen er der tilsvarende mindre risiko for afsporing af tog, da der bl.a. ikke er skiftespor i tunnelen eller lige før og efter.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke