



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. 6:

Ministeren bedes gøre rede for, hvorfor Femern A/S sætter hastigheden i vej-tunnelen til 110 km/t, når den tilladte hastighed i europæiske tunneller ellers er 90 km/t samt gøre rede for, hvorvidt denne hastighed er blevet godkendt af politiet, og er dette ikke tilfældet, angive hvorfor.

Svar:

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

”Femern Bælt-tunnelen er et projekt med meget lang tidshorisont. Den skal designes til at være fuldt operationel i mindst 120 år regnet fra åbningsdagen. Den planlægningsmæssige hastighed, altså i praksis den maksimalt tilladte kørehastighed på motorvejen, skal også være fremtidssikret, og designforudsætningerne for tunnelen er derfor sat således, at den tilladte hastighed kan blive op til 110 km/t. Denne hastighed svarer til det, der er gældende for mange motorvejsstrækninger i det åbne land i Danmark, og også det, der i dag er gældende på Storebæltsbroen.

Det er med risikoanalyser dokumenteret, at risikoen for ulykker i vej-tunnelen ved en maksimal tilladt kørehastighed på 110 km/t er lavere end risikoen for ulykker på en tilsvarende motorvejsstrækning med samme maksimale hastighed i det åbne danske landskab.

Vejreglerne i Danmark kræver af sikkerhedsmæssige årsager, at tunnelen skal designes for den maksimalt tilladte kørehastighed med et sikkerhedstillæg på 20 km/t. Derfor er tunnelens installationer og geometri projekteret med en designhastighed på 130 km/t.

For både vej og jernbane er det myndighederne, der endeligt afgør, hvor stærkt der må køres. For så vidt angår hastigheden på vejdelen fastsættes denne af det



danske politi med accept fra tilsvarende tyske myndigheder. Det sker først endeligt, når alle beredskabs- og redningsprocedurer, som myndighederne står for, er færdigudviklede, testede og godkendte.

Side 2/2

Det kan i øvrigt oplyses, at der ikke findes en generel øvre tilladt hastighed for europæiske tunneler. Det afhænger af forholdene i den enkelte tunnel. I Øresundstunnelen, som i modsætning til Femern Bælt-tunnelen ikke er indrettet med nødspor, er den maksimale tilladte hastighed i dag sat til 90 km/t. I Tyskland findes tunneler med en maksimal tilladt hastighed på 100 km/t.”

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke