

22/6-2021

Til Transportminister Benny Engelbrecht og Folketingets Transportudvalg

I Ministerens svar (16/6-2021) på TRU spørgsmål 580 overses muligheden for at handle rettidigt angående 250 km/t over Lolland og i Femern tunnelen

Om 250 km/t over Lolland

Af Banedanmarks delsvar kan man få det indtryk, at det ikke gør den store forskel, om man straks anlægger for 250 km/t, eller engang i fremtiden opgraderer til 250 km/t. Det nævnes ikke at der vil være markante meromkostninger og gener forbundet med at opgradere senere.

Meromkostningerne hidrører fra mange kilder. Opstart af nyt projekt, sporskifterne skal udskiftes, dele af køreledningsanlægges skal udskiftes, 8 km. (nye) spor skal pilles op igen for at udskifte banens underbygning osv.

Hertil kommer omfattende **sporspærringer**. Omvendt kræves ingen ekstra sporspærringer, hvis der straks anlægges for 250 km/t, da anlægget kan udføres indenfor de allerede planlagte sporspærringer.

Det vil således både direkte og indirekte være langt dyrere at opgradere senere, frem for at anlægge for 250 km/t straks.

Transportministeren opfordres derfor til at præsentere forligskredsen for estimater (ikke budgetter) for omkostningerne ved enten straks at anlægge banen over Lolland for 250 km/t eller ved først at opgradere senere.

Om 250 km/t gennem Femern tunnelen

Af Femern A/S delsvar får man det indtryk at det ikke kan lade sig gøre at anlægge tunnelen for 250 km/t uden at forsinke projektet. Dette er en ensidig og ufleksibel måde at anskue projektet på.

Selvom man ikke i første omgang kan ansøge om 250 km/t uden at forsinke projektet, er der jo intet til hinder for, at man fra begyndelsen helt eller delvist anlægger tunnelen og de banetekniske anlæg for 250 km/t. Godt nok er de store entreprenørkontrakterne underskrevet, men det er kontrakterne for de banetekniske anlæg ikke. De er så vidt vides end ikke udbudt endnu. Der er således intet til hinder for at de banetekniske anlæg straks anlægges for 250 km/t, og at Femern A/S senere søger om tilladelse til at foretage eventuelle resterende nødvendige ændringer af tunnelen.

Transportministeren opfordres derfor til at afklare mulighederne for, hvordan hastigheden i tunnelen i praksis og mest omkostningseffektivt snarest kan øges til 250 km/t, uden at tunnelbyggeriet forsinkes.

Med venlig hilsen
Poul Brandt Jensen
Civilingeniør, HD, Fremtidig jernbaneinfrastruktur nørd
Tlf. 61 66 99 90

PS. Det koster ikke ekstra CO2 straks at anlægge for 250 km/t frem for 200 km/t.

Referencer

16/6-2021 Ministersvar på TRU spørgsmål 580:

Vil ministeren forholde sig til artiklen »Ingeniører: Byg en hurtigere jernbane« bragt i Lolland Falsters Folketidende den 2. maj 2021, herunder om ministeren vil foretage beregninger på forslaget om at anlægge en jernbane, hvor togene kan køre med en tophastighed på 250 km/t, i stedet for de 200 km/t der hidtil er lagt op til?

<https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/TRU/spm/580/svar/1794168/index.htm>

Henvendelse af 20/4-21 vedrørende jernbane til 250 km/t over Lolland og i Femerntunnellen, fra Poul Brandt Jensen, Hillerød

<https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/TRU/bilag/292/index.htm>

Youtube video (9 minutter) af præsentation for TRU 26/1-2021 af (højhastigheds-)strategi for fjernbanen 2021-2050

<https://www.youtube.com/watch?v=xhQimU5vH8k>

Dokumenter fra: Foretræde for TRU 26/1-21 vedrørende strategi for fjernbanen 2021-2050, fra Poul Brandt Jensen

<https://www.ft.dk/samling/20201/almindel/TRU/bilag/126/index.htm>