

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

MINISTEREN

Dato 29. maj 2008
Dok.id 666940
J. nr. 004-U18-430

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 21. december 2007 stillet mig følgende spørgsmål 122 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 122:

"Ministeren bedes sende et kort resumé af resultaterne i den undersøgelse af Femern Bælt forbindelsen, udarbejdet af Ostseeinstitutet, der er omtalt i vedlagte artikel fra Jyllands Posten 12. juni 2007, "Analyse: Tyske forskere: Femerbro skader økonomien" og desuden bedes ministeren sende en kort redegørelse for, hvorfor denne undersøgelse kommer til et så markant anderledes resultat end det danske Transportministerium."

Svar:

I forlængelse af mit foreløbige svar af den 29. april 2008 på TRU spørgsmål 122 skal jeg her give mit endelige svar.

Rapporten fra Østersøinstitutet for Markedsføring, Trafik og Turisme, Rostock Universitet, omhandler en kritisk gennemgang af de to samfundsøkonomiske analyser af Femern Bælt-projektet, der er udført for trafikministerierne i Danmark og Tyskland i 1999 og for det danske Trafikministerium i 2004.

Rapporten gennemgår en række af de forudsætninger, der er anvendt i de samfundsøkonomiske analyser, og finder, at disse på en række punkter skulle være fejlbehæftede og/eller forældede.

Ifølge rapporten skulle fejlene vedrøre de tidsbesparelser og miljømæssige gevinster, som trafikanterne forventes at opnå ved at benytte en fast forbindelse i forhold til en fortsat færgefart mellem Rødby og Puttgarden. Dette begrundes med, at de fremtidige færgeforbindelser må vurderes at være mere effektive, både hvad angår en reduktion af rejsetiden og af luftforureningen. Derudover hæfter man sig i rapporten ved, at de afledte regionaløkonomiske effekter synes at være overvurderede.

På grundlag af antagelser om ovennævnte forudsætninger, foretages en ny beregning, hvor rapportens forfatter kommer til den konklusion, at den samfundsøkonomiske fordel kun vil blive halvdelen af det, som er opgjort i de to samfundsøkonomiske analyser. Etableringen af kyst til kyst-forbindelsen vurderes på den baggrund at få en negativ samfundsøkonomisk værdi.



Det leder dernæst rapportens forfatter til at konkludere, at hvis projektet realiseres, vil andre samfundsøkonomisk set mere gunstige infrastrukturinvesteringer i Tyskland ikke blive gennemført. En fast forbindelse over Femern Bælt bør således efter forfatterens mening ikke realiseres.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorfor Østersøinstituttets rapport kommer til andre konklusioner, vil jeg referere til nogle af de vigtigste elementer i analyserne af Femern Bælt-projektet.

Netop spørgsmålet om de tidsmæssige besparelser ved at benytte en fast forbindelse frem for færgerne har været gjort til genstand for meget grundige overvejelser i forbindelse med udarbejdelsen af især den seneste samfundsøkonomiske analyse fra 2004.

I den samfundsøkonomiske analyse fra 2004 er det antaget, at den teknologiske udvikling for færger ikke vil kunne medføre hurtigere overfart med færger til en uændret omkostning. Da analysen er baseret på en antagelse om, at prisen på passage af Femern Bælt-forbindelsen vil være den samme som i dag på færgeoverfarten Rødby-Puttgarden, er det derfor antaget, at den teknologiske udvikling for færger under disse betingelser ikke vil resultere i en hurtigere overfart.

I denne analyse konstateres det, at en fast forbindelse vil medføre forbedret fleksibilitet og tidsbesparelser i forhold til fortsat færgefart. Disse gevinster opstår bl.a. som konsekvens af, at rejsetiden mellem Rødby og Puttgarden forkortes, ligesom der ikke vil være ventetid for trafikanterne i færgehavnene. Det er sandsynliggjort, at bilisterne vil spare i alt ca. 3 mio. timer om året allerede det første år efter åbningen af den faste forbindelse.

For så vidt angår de miljømæssige gevinster, er disse meget grundigt belyst i en fælles tysk-dansk miljøkonsultationsrapport fra 2006, udarbejdet af førende eksperter på området. I rapporten er der taget højde for, at emissionerne fra færgerne i fremtiden kan være reduceret.

En af de væsentlige konklusioner i rapporten er, at der vil ske en reduktion af alle trafikrelaterede emissioner herunder en markant reduktion i udledningen af CO₂ svarende til den årlige CO₂-udledning fra ca. 20.000 personer. Reduktionen skyldes primært, at færgerne mellem Rødby og Puttgarden forventes indstillet, men også at jernbanegodstrafikken sparer 160 km ved at køre over Femern Bælt frem for over Storebælt.

Femern Bælt-forbindelsen vil give jernbanens og særligt jernbanegodstransportens rammebetingelser et væsentligt løft. Der er ikke kun tale om en genvej, der er ca. 160 km kortere. Ved at omlægge godstransporten til Femern Bælt-korridoren frigøres kapacitet til øst-vest-trafikken. Jeg håber, at Femern Bælt-forbindelsen kan blive for jernbanegodstransporten, hvad Storebælt-forbindelsen har været for persontrafikken.

De regionaløkonomiske effekter er, som det også er tilfældet for den samfundsøkonomiske analyse og miljøkonsultationsrapporten, udarbejdet af uvildige in-



ternationale eksperter. Såfremt aktørerne på begge sider af Femern Bælt formår at udnytte de muligheder, som forbindelsen vil give, vil den faste forbindelse kunne medvirke til vækst og udvikling i de to regioner.

Virksomheder og forbrugere vil nyde godt af den faste forbindelse over Femern Bælt. Den faste forbindelse vil reducere de samlede omkostninger til transport til/fra kontinentet. Det vil forbedre virksomhedernes konkurrenceevne, medvirke til øget produktivitet og give lavere omkostninger. Det giver virksomhederne bedre rammevilkår, skaber arbejdspladser og medfører lavere priser for forbrugerne. Samtidig vil Femern Bælt-forbindelsen forbedre forbindelsen mellem Skandinavien og kontinentet, og virksomhederne vil dermed få bedre adgang til eksportmarkederne.

Turisterhvervet kan også forventes at opnå gevinster ved en Femern Bælt-forbindelse. Der forventes således en vækst på op til 20 pct. inden for turisterhvervet som følge af den faste forbindelse.

Med hensyn til den endelige konklusion i Østersøinstituttets rapport om, at en fast forbindelse over Femern Bælt vil fortrænge andre og vigtigere infrastrukturprojekter i Tyskland, kan jeg blot konstatere, at netop kyst til kyst-forbindelsen finansieres via brugerbetaling og ikke via offentlige investeringsmidler. Dermed bygger rapporten på en forkert antagelse vedrørende en af projektets helt grundlæggende parametre.

Den samfundsøkonomiske analyse fra 2004 blev udarbejdet af uafhængige eksperter fra COWI i samarbejdet med Danmarks Transportforskning. Analysen er baseret på forsigtige antagelser og blev udarbejdet i overensstemmelse med Finansministeriets vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger og manual i samfundsøkonomisk analyse på Transportministeriets område.

Den samfundsøkonomiske analyse udgør en af flere omfattende undersøgelser af Femern Bælt-forbindelsen. Der er i alt blevet gennemført forundersøgelser af projektet for mere end 200 mio. kr.

Ifølge den samfundsøkonomiske analyse fra 2004 er den forventede samlede samfundsøkonomiske gevinst på omkring 15 mia. kr. i 2007-priser, hvoraf omkring 5 mia. kr. forventes at tilfalde Danmark.

Med venlig hilsen

Carina Christensen