



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 16. april 2009
Dok.id 824723
J. nr. 004-U18-970

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 27. marts 2009 stillet mig følgende spørgsmål 667 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 667:

"Ministeren bedes kommentere henvendelse af 25. marts 2009 fra NOAH-trafik, om en boret jernbaneforbindelse under Femern Bælt, jf. TRU alm. del - bilag 409."

Svar:

Folketinget vedtog den 26. marts 2009 lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Det fremgår af § 3, stk. 1, i loven, at den faste forbindelse over Femern Bælt projekteres som en kombineret jernbane- og vejforbindelse bestående af en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane og en firesporet motorvej.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der, før myndighedsgodkendelsen er påbegyndt, er enighed mellem Danmark og Tyskland om, at den foretrukne tekniske løsning ud fra økonomiske samt udførelses- og driftsmæssige overvejelser er en toetages skræstagsbro med vejanlæg placeret på øverste etage og jernbaneanlæg på nederste etage. Det fremgår endvidere af bemærkningerne til lovforslaget, at en sænketunnelløsning er det foretrukne alternativ.

I forbindelse med de omfattende feasibility studier, der blev gennemført i 1990'erne indgik 8 forskellige tekniske løsninger. Det gælder blandt andet to rene jernbaneløsninger i form af en sænketunnel og en boret tunnel. Det fremgår af rapporten 'Femern Bælt-forbindelsen – Økonomiske undersøgelser', der blev offentliggjort i august 1999, at gennemførelse af biltogsløsninger vil give et nettotab for samfundet som helhed i forhold til fortsættelse af den eksisterende færgedrift. Jeg henviser i øvrigt til høringsnotat af 12. januar 2009 vedrørende forslag til lov om projektering af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed