



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato 2. marts 2009  
Dok.id 796793  
J. nr. 004-U18-859

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 5. februar 2009 stillet mig følgende spørgsmål 2 vedrørende L 99 – Forslag til lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

**Spørgsmål 2:**

"Ser ministeren ikke et dilemma mellem ønsket om at få mest mulig trafik over broen kontra nødvendigheden af at skære ned på udslippet af klimaskadelige stoffer? Er ministeren således ikke enig i, at hvis trafiktallene ikke holder stik, og broens økonomi derved trues, og man derefter vælger at nedsætte taksterne for at tiltrække flere biler, at så vil det formindske den CO<sub>2</sub> besparelse, regeringen regner med, broen vil medføre?"

**Svar:**

Vedrørende det første spørgsmål ser jeg ikke noget dilemma.

Det baserer jeg på den finansielle analyse af forbindelsen 'Fast forbindelse over Femern Bælt, Finansiell analyse' offentliggjort i september 2008. Den finansielle analyse viser, at det samlede Femern Bælt-projekt har en robust økonomi, og at projektet i henhold til den forventede trafik ikke er afhængig af, at al vej- og banetrafik mellem Skandinavien og kontinentet benytter Femern Bælt-forbindelsen. Trafikprognosen blev udarbejdet af Fehmarnbelt Traffic Consortium og offentliggjort i rapporten 'Fehmarn Belt Forecast 2002, Final Report' i april 2003.

Femern Bælt-forbindelsen forventes at medføre en reduktion i udledningen af CO<sub>2</sub> som følge af, at færgetrafikken mellem Rødby og Puttgarden forventes indstillet efter åbningen af Femern Bælt-forbindelsen, og at jernbanegodstrafikken mellem Sverige/Norge/Østdanmark og kontinentet sparer 160 kilometer omvejskørsel via Storebælt og Fyn. Det fremgår af den fælles dansk-tyske rapport 'Fixed Link across the Fehmarn Belt – Effect on Emissions to Air', der blev offentliggjort i marts 2005, at der kan forventes en reduktion i udledningen af CO<sub>2</sub> med ca. 220.000 tons i 2040 i forhold til fortsat færgefart.

Vedrørende det andet spørgsmål er svaret nej.



Miljøspørgsmålet er meget vigtigt, og de kommende grundige miljøundersøgelser udgør en central del af lovforslaget. Der er allerede foretaget undersøgelser af de forventede miljøeffekter af Femern Bælt-forbindelsen. Miljøundersøgelserne er offentliggjort i januar 2006 i rapporten 'Femern Bælt forbindelsen og miljøet'. Undersøgelserne er blandt andet gennemført på grundlag af trafikprognosen. Undersøgelserne er ikke gennemført på grundlag af de takster, som brugerne skal betale for at benytte forbindelsen.

Side 2/2

Hvis de trafikale forudsætninger fra trafikprognosen ikke skulle holde, og der søges tiltrukket mere trafik til Femern Bælt-forbindelsen, vil trafikken komme fra enten færgeoverfarterne på Østersøen med en høj udledning af CO<sub>2</sub> eller fra alternative ruter via Fyn og Jylland med omvejskørsel til følge.

Den faste forbindelse vil således fortsat være et klimavenligt valg for trafikken mellem Skandinavien og kontinentet.

Med venlig hilsen

Lars Barfoed