



MINISTEREN

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

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 5. februar 2009 stillet mig følgende spørgsmål 4 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 4:

"Er ministeren ikke enig i, at hvis man forbedrede færgedriften mellem Rødby og Puttgarten, så man fik flere afgang, kortere overfartstid og renere og mere effektiv teknologi, ville man kunne opnå et bedre forhold mellem omkostninger og udbytte, og at færgesystemet har den fordel i forhold til en broforbindelse, at kapaciteten kan tilpasses behovsændringer for forholdsvis lave omkostninger?"

Svar:

Jeg er ikke enig med spørgeren.

Spørgsmålet synes at være baseret på hypotetiske forudsætninger. Der lægges til grund, at der er masser af ledig kapacitet i færgehavnen i Rødby, og at kortere overfartstid vil kunne opnås uden anvendelse af mere energi og dermed udledning af mere CO₂. Endelig vil det næppe være omkostningsfrit at forbedre færgedriften med kortere overfartstid og flere afgang. Det må alt andet lige forventes at medføre højere billetpriser for de rejsende.

Den faste forbindelse over Femern Bælt indebærer en styrkelse af jernbanetrafikken mellem Skandinavien og kontinentet. Det gælder ikke mindst for jernbanegodstrafikken, der vil spare 160 kilometers omvejskørsel via Storebælt og Fyn. Selv en styrket færgedrift mellem Rødby og Puttgarten forventes ikke at kunne løse den opgave.

Femern Bælt-forbindelsens forventede effekt på trafikens udledning af drivhusgasser mv. blev analyseret i rapporten 'Fixed Link across the Fehmarn Belt – Effect on emissions to Air', der blev offentliggjort i marts 2005. I analysen er det forudsat, at der sker en teknologisk udvikling af færgemateriellet på overfarten Rødby–Puttgarten, herunder en tilpasning af kapaciteten.

Resultatet af analysen er, at der i 2040 kan forventes en årlig reduktion i udledningen af CO₂ på mere end 200.000 tons. Det svarer til CO₂-udledningen fra energiforbruget for ca. 20.000 personer om året.



Hvad angår spørgsmålet om tilpasning af kapacitet i færgefarten mellem Rødby og Puttgarden, overser spørgeren tilsyneladende, at det næppe er omkostningsfrit at lade færgemateriel være ubrugt. Det vil også være forbundet med omkostninger at anskaffe ekstra færgekapacitet, når trafikken vokser, samt at tilvejebringe den nødvendige kapacitet i færgehavnene.

Side 2/2

Med venlig hilsen

Lars Barfoed