



MINISTEREN

Trafikudvalget
Folketinget

Dato 15. marts 2011
J. nr. 2011-712

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 17. februar 2011 stillet mig følgende spørgsmål 757 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 757:

"Ministeren bedes kommentere artiklen fra Ingeniøren den 14. februar 2011: "Tysk statsrevisor Femern A/S pynter på budgettet for tunnel"."

Svar:

For så vidt angår projektets økonomi, vil jeg henvise spørgeren til Femern A/S' notat 'Konsolideret anlægsoverslag', som Transportministeriet offentliggjorde den 2. november 2010, og som indgik som bilag 8 til Femern A/S' anbefaling af den foretrukne tekniske løsning i den videre VVM-proces, der blev oversendt til Folketingets Trafikudvalg den 30. november 2010. Af notatet fremgår det, at den forventede tilbagebetalingstid for en sænketunnel og de danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen er beregnet til 36 år, mens den forventede tilbagebetalingstid for en skræstagsbro og de danske landanlæg er beregnet til 34 år.

Rentabilitetsberegningerne i ovennævnte notat 'Konsolideret anlægsoverslag' er baseret på de dansk-tyske trafikprognoser, som blev udarbejdet af Fehmarn-belt Traffic Consortium for det danske og det tyske transportministerium og offentliggjort i 2003.

Trafikprognoserne har beregnet, at Femern Bælt-forbindelsen vil medføre et trafikspring i vejtrafikken mellem Rødby og Puttgarden på godt 40 pct. Til sammenligning resulterede åbningen af Storebæltsforbindelsen i et trafikspring via Storebælt på knap 130 pct., og åbningen af Øresundsforbindelsen resulterede i et trafikspring på godt 60 pct. I rentabilitetsberegningerne er det forudsat, at det beregnede trafikspring på godt 40 pct. først vil være fuldt realiseret fire år efter Femern Bælt-forbindelsens åbning.

Som det fremgår af notatet 'Konsolideret anlægsoverslag', er det i rentabilitetsberegningerne endvidere forudsat, at trafikken i de første 25 driftsår af Femern Bælt-forbindelsen vokser med 1,7 pct. om året, og at vejtrafikken herefter ikke vokser yderligere. Til sammenligning steg vejtrafikken via færgeruterne mellem Lolland-Falster og Tyskland med i gennemsnit 3,0 pct. om året fra 1990 til 2007, dvs. før finanskrisen slog igennem. Selv når man tager højde for nedgan-



gen i trafikken de sidste par år som følge af finanskrisen, steg vejtrafikken på færgeruterne mellem Lolland-Falster og Tyskland med i gennemsnit 2,0 pct. om året i perioden fra 1990 til 2009.

Side 2/2

Jeg henviser i øvrigt til min besvarelse af 16. november 2010 af spørgsmål nr. 97 fra Folketingets Trafikudvalg.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt