



MINISTEREN

Klima-, Energi- og Bygningsudvalget  
Folketinget

Dato 24. september 2013  
J. nr. 2013-3180

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Klima-, Energi- og Bygningsudvalget har i brev af 6. september 2013 stillet mig følgende spørgsmål (KEB alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål nr. 220:**

Ministeren anmodes om at kommentere det materiale, Scandlines præsenterede for udvalget ved et foretræde den 5. september 2013, jf. KEB alm. del - bilag 299.

**Svar:**

Jeg har forelagt udvalgets spørgsmål for Femern A/S. Selskabet oplyser følgende, som jeg henholder mig til:

”Femern Bælt-forbindelsen vil medføre større fleksibilitet og væsentlige tidsbesparelser for både persontrafikken og godstrafikken mellem Skandinavien og kontinentet og samtidig medføre en reduktion i udledningen af CO<sub>2</sub>.

For de godstog og lastbiler, der i dag kører over Fyn og Jylland, vil turen fra København til Hamborg blive afkortet med ca. 160 km. Især for godstogene er der tale om en helt ny mulighed, fordi de ikke i dag kan anvende færgeforbindelsen Rødby-Puttgarden. Denne reduktion i transportafstanden vil medføre en reduktion i udledningen af CO<sub>2</sub>.

Derudover vil det forhold, at biler ikke nødvendigvis længere skal transporteres over Femern Bælt via færge, også medføre en reduktion i udledningen af CO<sub>2</sub>.

Som et simpelt eksempel og med udgangspunkt i tal fra Scandlines fra 2012 ”kostede” det i gennemsnit 49 kg CO<sub>2</sub> at fragte et køretøj over Femern Bælt med færge. Med Scandlines ambition om at indsætte hybridfærger i 2014 vil det til den tid ”koste” 44 kg CO<sub>2</sub> at fragte et køretøj over Femern Bælt, hvis trafikken er på 2012-niveau.

Hvis samme trafik anvender den planlagte Femern Bælt-forbindelse, vil dette tal reduceres til 8 kg CO<sub>2</sub> inklusive energiforbruget til den daglige drift og vedligehold af tunnelen.



I VVM-redegørelsen for den faste forbindelse over Femern Bælt, som blev sendt i høring den 28. juni 2013, er den faste forbindelses klimapåvirkninger vurderet på et mere detaljeret niveau og på et solidt fagligt grundlag med inddragelse af eksterne konsulenter, herunder COWI og DTU.

VVM-redegørelsens grundforudsætninger blev i 2009 drøftet med Scandlines, og Scandlines anså på daværende tidspunkt VVM-redegørelsens forudsætninger som en sandsynlig udvikling på Rødby-Puttgarden-ruten.

Scandlines præsentation af 5. september 2013 beskriver ikke, hvilke forudsætninger der er lagt til grund for rederiets beregninger, hvorfor Femern A/S ikke har grundlag for at analysere oplysningerne nærmere. Umiddelbart vurderes det dog, at Scandlines ikke tager højde for betjeningen af den forøgede vejtrafik i 2025, og at der derfor ikke er medtaget en forøget CO<sub>2</sub>-udledning fra større og tungere færges, som i givet fald vil være nødvendige for at betjene den forøgede transport. Dette vurderes umiddelbart at udgøre den største forskel i forhold til VVM-redegørelsens vurdering.

Scandlines beskriver i sin præsentation en teknologisk udvikling, herunder en hybridløsning, som vil resultere i lavere CO<sub>2</sub>-udledning end i dag. I VVM-redegørelsen er fremtidige reduktioner i udledninger af eksempelvis CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og SO<sub>2</sub> kun medtaget i fremskrivningerne, hvis de er et forventet resultat af allerede vedtaget national, EU-retlig eller konventionsretlig regulering. "Frivillige" reduktioner er således ikke medtaget i vurderingen.

På samme vis medtager beregningen ikke, at det meget vel kan tænkes, at den teknologiske udvikling mm. vil medføre, at andelen af eldrevne personbiler - alt andet lige - vil vokse yderligere og dermed føre til en endnu lavere CO<sub>2</sub>-udledning i scenariet med en fast forbindelse end beregnet, hvilket igen gør VVM-redegørelsens beregning til en forsigtig vurdering.

Der er gjort en enkelt undtagelse fra denne hovedregel i forbindelse med færgeruten Gedser-Rostock, hvor to færges under fastlæggelsen af forudsætningerne for VVM-redegørelsen var under konstruktion. Scandlines redegjorde således den 22. november 2010 på en konference i Skibsteknisk Selskab for, at disse færges i 2025 ville benytte sig af 94 pct. naturgas og 6 pct. diesel. Dette blev herefter af forsigtighedshensyn indarbejdet i VVM-redegørelsens forudsætninger, selvom indsættelsen af de nye færges endnu ikke er realiseret.

I VVM-redegørelsen er Femern Bælt-projektets CO<sub>2</sub>-tilbagebetalingstid ikke præsenteret, hvilket Scandlines præsentation kunne give indtryk af. Scandlines nævner 45 og 70 års tilbagebetalingstid, men med udgangspunkt i VVM-redegørelsens forudsætninger kan man også beregne sig frem til en tilbagebetalingstid på ca. 10 år ved en årlig CO<sub>2</sub>-besparelse på ca. 200.000 tons. Det fremgår ikke, hvilke forudsætninger Scandlines har anvendt i sin vurdering af en tilbagebetalingstid på 70 år.



Endelig skal det bemærkes, at Scandlines præsentation ikke nævner CO<sub>2</sub>-udledningen fra nybygning af 4 færger til Rødby-Puttgarden-overfarten, som skønsmæssigt ligger på mindst 30.000 tons. Scandlines nævner heller ikke, at levetiden for en fast forbindelse forventes at være minimum 120 år, mens levetiden for en færge må forventes at være ca. 30 år, før nye færger skal bygges. Det er afgørende i en vurdering af, om en ”CO<sub>2</sub>-investering” kan tjene sig hjem.

Der er i sagens natur usikkerhed forbundet med beregningerne af de fremtidige CO<sub>2</sub>-mæssige konsekvenser for Femern Bælt-forbindelsen sammenlignet med scenariet med fortsat færgedrift. Men det ændrer ikke på, at der må forventes en væsentlig årlig CO<sub>2</sub>-reduktion som følge af etableringen af den faste forbindelse, herunder fordi bilernes egen kørsel koster mindre end CO<sub>2</sub> ved færgetransport, og fordi forbindelsen giver helt nye muligheder for især godstransport på jernbane. I VVM-redegørelsen er besparelsen opgjort til ca. 200.000 tons årligt efter forbindelsens åbning, og alle forudsætningerne for denne beregning er fremlagt.”

Med venlig hilsen

Pia Olsen Dyhr