



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 3. juli 2020
J. nr. 2020-5207

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. juni 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Søren Søndergaard (EL).

Spørgsmål nr. 522:

Hvilke initiativer tager regeringen for at sikre, at Femern-projektet om en vej- og jernbaneforbindelse under Østersøen mellem Danmark og Tyskland – som er Nordeuropas største anlægsarbejde frem til år 2030 – bidrager til at sikre regeringens målsætning om 70 pct. CO₂-reduktion frem mod år 2030?

Svar:

Den faste forbindelse over Femern Bælt bidrager til den grønne omstilling.

Formålet med Femern Bælt-forbindelsen er at bidrage til at reformere transportnetværket i denne del af Europa. Europa-Kommissionen lægger således vægt på, at Femern Bælt-forbindelsen er en del af udbygningen af et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt europæisk transportnetværk (TEN-T), der bidrager til at reducere CO₂-udledningen. Femern Bælt-forbindelsen er et af de højest prioriterede infrastrukturprojekter i Europa og modtager betydelig økonomisk støtte fra EU.

Med Femern Bælt-forbindelsen og udbygningen af jernbanenettet på begge sider af forbindelsen etableres en ny, dobbeltsporet og fuldt elektrificeret jernbane mellem Skandinavien og det centrale Europa. Det skaber nye muligheder for både passagertogtrafikken og godstransporten. Når tunnelen åbner, giver det mulighed for, at rejsen med passagertog mellem København og Hamborg reduceres fra ca. 4½ time i dag til godt 2½ time.

I dag kan der ikke køre godstog mellem Skandinavien og Tyskland via Femern Bælt. Den internationale godstransport i Danmark kører i stedet via Storebælt, Fyn og Jylland, hvor godstogene optager plads på centrale dele af det danske jernbanenet. Med Femern Bælt-forbindelsen sparer godstogene en rejselængde på 160 kilometer mellem Øresund og Hamborg. Det frigør også plads til passagertogene mellem Øst- og Vestdanmark.

Jeg har endvidere forelagt spørgsmålet for Femern A/S, der oplyser følgende:



”Femern A/S følger den teknologiske udvikling tæt, så alle former for bæredygtig, fossilfri vejtransport og fremtidens teknologier understøttes bedst muligt i tunnelen, herunder eksempelvis E-vejsteknologi og etablering af ladestandere til elektriske køretøjer og mulighed for optankning af andre grønne drivmidler.

Femern Bælt-forbindelsen bygges så klimavenligt som muligt. Femern Bælt-tunnelen anlægges med kendt teknologi, som også blev anvendt på byggeriet af Øresundstunnelen. I forhold til Øresundstunnelen har Femern A/S imidlertid videreudviklet design og anlægsløsninger med henblik på at reducere bl.a. CO₂-udledningen mest muligt. Det gøres bl.a. ved at indrette designet af tunnelelementerne, så der anvendes mindst mulig beton i byggeriet. Den beton, der anvendes, skal være så klimavenlig som mulig, herunder have lang levetid for at minimere CO₂-udledningen fra reparationsarbejder efter åbning.

Udviklingen af innovative og klimavenlige løsninger under byggeriet skaber værdifuld viden, som virksomheder og rådgivere, der er med til at bygge Femern Bælt-forbindelsen, herunder danske virksomheder, kan bruge i fremtidens anlægsprojekter. Der henvises i øvrigt til besvarelsen af spørgsmål 523 fra udvalget.

Det er endvidere målsætningen, at driften af Femern Bælt-tunnelen efter åbning skal være så klimavenlig som muligt. Femern A/S vil minimere energiforbruget i driftsfasen gennem intelligent driftsstyring, anvende grøn strøm i tunneldriften samt stille høje krav til energieffektivitet og klimavenlige produktvalg i kommende udbud af kontrakter vedrørende belysning, ventilation mv. inde i selve tunnelen.”

Med venlig hilsen

Benny Engelbrecht