



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget  
Folketinget

Dato 9. december 2020  
J. nr. 2020 - 9080

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 20. november 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Erling Bonnesen (V).

**Spørgsmål nr. 106:**

Kan ministeren med henvisning til ministerens besvarelse af TRU alm. del - spørgsmål 26 bekræfte, at farvandet på Lolland-siden i Langelandsbæltet er meget lavvandet, hvilket generer færgedriften, hvorfor det netop er nødvendigt at få planlagt et fremskudt færgeleje på Lolland-siden, og at udfordringerne med de omtalte strømforhold netop kan løses ved god og rigtig placering af nyt fremskudt færgeleje gennem god planlægning?

**Svar:**

Jeg har forelagt spørgsmålet for Sund & Bælt Holding A/S, som har oplyst følgende:

”Sund & Bælt Holding A/S kan bekræfte, at farvandet op langs Lolland-siden i Langelandsbæltet er meget lavvandet. Der er i dag timedrift på færgeoverfarten Spodsbjerg – Tårs, og sejltiden er 45 minutter. Det skyldes blandt andet, at færgen skal sejle gennem en ca. 1.800 m lang uddybet sejlrende ind til Tårs Færgenhavn, hvor der er restriktioner på sejlhastigheden af hensyn til de omkringliggende lavvandede områder og Natura 2000-området syd for Tårs og sejlrenden.

Sund & Bælt blev i 2018 bemyndiget til at forestå analyse af en fremskudt færgehavn ved Tårs. Udgangspunktet for analysen var muligheden for at opnå halvtimesdrift for færgeoverfarten Spodsbjerg – Tårs ved etablering af en fremskudt færgehavn ved Tårs, hvor afstanden mellem havnene reduceres til 8,9 km mole til mole.

Med udgangspunkt i en afstand på 8,9 km fra mole til mole undersøgte Sund & Bælt beliggenheden for et fremskudt færgeleje ved Tårs, hvor der til undersøgelsen blev udført en modellering og en række simuleringer af strømningssforholdene i området omkring Tårs havn, hvor et fremskudt færgeleje ville skulle placeres. Undersøgelsen mundede ud i en afsluttende rapport ultimo 2018, hvor de følgende resultater og vurderinger indgik.



En tilstrækkelig vandgennemstrømning er afgørende for god vandkvalitet. En påvirkning af gennemstrømningsforholdene i Langelandsbæltet og i Natura 2000-området "Nakskov Fjord og Inderfjord" syd for Tårs anses for nøglespørgsmål i dette projekt. I forbindelse med etablering af Storebæltsforbindelsen blev der gennemført omfattende kompensationsforanstaltninger for at sikre gode strømningsforhold.

Der blev med undersøgelsen i 2018 udført indledende modelleringer af en række forskellige scenarier på et udvalgt havområde omkring de planlagte anlæg og i en typisk sommerperiode for at bestemme størrelsesorden af strømningblokeringen og af hastighedsfeltet omkring færgehavnen samt de deraf følgende forventede påvirkninger af Natura 2000-området og Langelandsbæltet.

Undersøgelsen viste, at blokeringen af vandgennemstrømningen i Langelandsbæltet vil være en betydelig risiko for projektet.

Dertil kommer væsentlige udfordringer for besejlingsforholdene ind til færgelejet. Modellering af strømforholdene viste, at der vil opstå meget høje strømhastigheder lige uden for havneindsejlingen til den nye fremskudte havn, som kan forventes at repræsentere en udfordring for besejlingen. Særligt på tidspunkterne omkring højvande/lavvande viste modelresultaterne en stærk strøm lige uden for indsejlingen.

Konklusionen af undersøgelsen i 2018 var, at såvel blokeringsstallet som strømningshastighederne ville udgøre væsentlige udfordringer og dermed risici for etablering af en fremskudt færgehavn ved Tårs. Undersøgelsen i 2018 blev foretaget på et indledende niveau, hvorfor der er usikkerhed forbundet med resultaterne. Miljøforhold, strømningblokering og besejlingsforhold vil skulle undersøges nærmere i en eventuel videre undersøgelse, såfremt dette prioriteres politisk."

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht