



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

15. april 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 9. april 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra ikkemedlem af udvalget (MFU) Erling Bonnesen (V).

Spørgsmål nr. 417:

Vil ministeren redegøre for de problemer, som ministeren omtaler i TV 2 Fyn angående en ny fremskudt færgehavn ved Tårs på Lolland, og vil ministeren endvidere redegøre for, hvordan de problemer kan løses og håndteres, således at den fremskudte færgehavn kan komme med i infrastrukturaftalen nu til gennemførelse inden eller senest samtidig med, at Femernforbindelsen er færdig og klar til indvielse, jf. artiklen »Ingen trafikinvesteringer på Sydfyn: - Jeg kan ikke skjule, at jeg er skuffet« bragt af TV 2 Fyn den 8. april 2021?

Svar:

Som led i finanslovsaftalen for 2018 gennemførte Sund & Bælt i 2018 en screeningsundersøgelse, hvor forskellige tekniske løsninger for en fremskudt færgehavn blev undersøgt. En løsning med to lavbroer og en dæmning, hvor færgehavnen er flyttet 1,06 km tættere på Langelandskysten, var den løsning, der samlet set blev vurderet at være bedst, men den vil ikke umiddelbart kunne sikre halvtimedrift på overfarten. Screeningsundersøgelsen skønnede anlægsudgifterne til 1.020 mio. kr. (2018-priser), hvis der ikke anlægges en cykelsti, mens anlægsudgifterne er skønnet til 1.120 mio. kr. (2018-priser), hvis der skal anlægges cykelsti på dæmning/lavbro. Begge disse løsninger blev dengang beregnet at medføre et samfundsøkonomisk nettotab.

Screeningsundersøgelsen viste, at der er miljø- og sejladmæssige udfordringer forbundet med projektet. Det drejer sig om blokering af vandgennemstrømningen igennem Storebælt og Langelandsbæltet ind i og ud af Østersøen samt udfordrende strømforhold ved indsejlingen til færgelejet i en fremskudt havn. Om disse forhold



overhovedet kan løses, vides ikke med det nuværende undersøgelsesniveau.

Screeningsanalysen anbefaler, at hvis det besluttes at arbejde videre med projektet, skal der foretages grundige undersøgelser af projektets påvirkning af vandgennemstrømningen samt de særlige strømforhold ved indsejlingen til et fremskudt færgeleje. Herefter vil der kunne igangsættes en VVM-undersøgelse. Der skal afsættes mindst 1-1½ år til gennemførelse af yderligere undersøgelser og VVM.

Langelandsbæltet er et internationalt farvand, som ligger i hovedforbindelsen mellem Østersøen og Nordsøen. Derfor kan det forventes, at alle Østersølandene vil have interesse i sagen. Lovgivningsmæssigt forventes det, at der skal gennemføres en høring i henhold til Espoo-konventionen, før der vil kunne tages endelig stilling til projektet.

Det er vurderingen, at selve anlægsfasen inklusive detailprojektering, udbud, kontrahering og anlæg af havn, broer og dæmninger kan udføres på i alt 4-5 år i tillæg til den tid, der skal afsættes til at gennemføre VVM-undersøgelse og foretage Espoo-høring. Idet der skal afsættes ½-1 år til den lovgivningsmæssige proces i forhold til Folketingets behandling af et forslag til anlægslov, forventes der at gå mindst 6-7 år fra igangsættelse af yderligere undersøgelser og VVM, til en eventuel fremskudt færgehavn vil kunne være klar til brug.

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht