



MINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 6. februar 2015
J. nr. 2014-4593

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 31. oktober 2014 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 60:

Hvordan vil et årsbudget for en Femern-tunnel se ud, hvis man nøjes med en 1-sporet bane og en 2-sporet vej med nødspør? Scenariet bedes udregnet under forudsætning af en årlig afskrivning på 1,3 procent, en rente på 3,5 procent, en pris på 300 kroner pr. overfart plus det på forhånd fastsatte jernbanebidrag på 350 millioner kroner. Det kan desuden oplyses, at der i dag kun er 1200 passagerer med togene om dagen, og at en 2-sporet landevej normalt forventes at kunne tage op til 12.000 biler pr. døgn.

Svar:

Der blev i perioden 1996-1999 gennemført dansk-tyske forundersøgelser af forskellige bro- og tunnelløsninger for en fast forbindelse over Femern Bælt. Den af spørgeren nævnte løsning med en tosporet vejforbindelse og en enkeltsporet jernbaneforbindelse over Femern Bælt indgik ikke i disse undersøgelser.

Femern A/S har anmodet sin rådgiver Rambøll-Arup-TEC JV (RAT) om at vurdere den af spørgeren nævnte (2+1) løsning. Vurderingen fremgår af vedlagte notat af 7. januar 2015.

Det fremgår af notatet, at en (2+1) løsning ikke udgør et realistisk alternativ til den foretrukne tekniske løsning, dvs. en sænketunnel med en firesporet motorvej og en tosporet jernbaneforbindelse.

Det begrundes blandt andet med, at kapaciteten på jernbaneforbindelsen vil være utilstrækkelig allerede fra åbningsdagen, og at kapaciteten på vejforbindelsen vil være utilstrækkelig i løbet af 5-25 års drift. En eventuel senere opgradering af anlægget vil medføre, at de samlede miljømæssige gener vil blive forøget væsentligt.

Endelig vurderes der ikke at være markante miljømæssige gevinster ved (2+1) løsningen.



RAT har skønnet, at de samlede entreprenørudgifter for en (2+1) løsning er ca. 0,9 mia. euro, svarende til 6,7 mia. kr., lavere end den foretrukne (4+2) sænketunnel. Beregningen er baseret på det anlægsskøn, der indgik i den opdaterede finansielle analyse af Femern Bælt-projektet fra november 2014, hvor anlægsudgifterne eksklusive reserver var skønnet til 40,5 mia. kr. (2014-priser). Idet anlægsudgiften for opgradering af en (2+1) tunnel med endnu en (2+1) tunnel ifølge RAT's notat skønnes at fordoble anlægsudgiften, vil den samlede anlægsudgift blive væsentligt højere end 40,5 mia. kr.

Ligesom det synes at have været tilfældet i forbindelse med de gennemførte forundersøgelser i slutningen af 1990'erne, er der dermed ikke grundlag for nærmere at overveje en (2+1) tunnelloøsning på Femern Bælt. Der er derfor ikke foretaget nærmere rentabilitetsberegninger af en sådan tunnelloøsning.

Med venlig hilsen

Magnus Heunicke