



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

5. september 2025
2025-3551

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 8. august 2025 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Jens Meilvang (LA).

Spørgsmål nr. 498:

Hvilke konsekvenser vil det have for økonomien i Femern Bælt-forbindelsen, hvis det gøres gratis at køre over Storebælt?

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Sund & Bælt Holding A/S, der oplyser følgende:

”Effekten på økonomien i Femern Bælt-forbindelsen kan ikke opgøres ud fra tilgængelige trafikprognoser, da gratis passage over Storebæltsforbindelsen ikke indgår blandt de trafikscenarier, der tidligere er blevet analyseret.

Det lægges til grund, at staten indfrier den udestående rentebærende nettogæld i A/S Storebælt på 15,9 mia. kr. pr. ultimo 2024. Der vil også skulle være dækning for drifts- og vedligeholdelsesudgifter, reinvesteringer samt færgegarantier på Storebæltsforbindelsen i størrelsesorden 600-900 mio. kr. årligt (2022-priser), jf. tidligere svar på spørgsmål 1 til B189 af 8. april 2022. Dette beløb forventes at stige i takt med, at Storebæltsforbindelsen som følge af alder og slid kræver stadig mere vedligehold.

Udbyttebetalinger fra A/S Storebælt indgår derudover i medfinansieringen af Infrastrukturplan 2035, hvor der samlet set udestår udbyttebetalinger for 6,3 mia. kr. (i 2021-priser).

Det er ikke vurderet, hvilke EU-konkurrenceretlige reguleringer, der skal overvejes som følge af en sådan beslutning.

Takstnedsættelser på Storebæltsforbindelsen vil betyde, at trafikoverflytningen til Femern Bælt-forbindelsen vil blive reduceret, og derudover kan der være et tilbageløb af trafik fra eksisterende



færgeruter. I det omfang, at kørselsomkostningen ved omvejskørsel på den 160 km længere strækning over Storebæltsforbindelsen er lavere end prisen ved at benytte Femern Bælt-forbindelsen, må det formodes, at en del af bilisterne vil benytte Storebæltsforbindelsen. Det vil særligt gælde for personbiler, mens lastbiler skal opnå en besparelse, der modsvarer væsentligt højere omkostninger ved at køre den længere strækning. Hertil kommer hensynet til køre-/hviletidsreglerne.

I modsat retning trækker, at der samlet set vil være begrænset kapacitet på den Fynske Motorvej.

I forbindelse med takstnedsættelsen på Storebælt fra 2018 til 2023 på i alt 25 pct. blev der bestilt en konsekvensberegning hos Intraplan af de trafikale effekter på Femern Bælt-forbindelsen, baseret på den oprindelige FTC-trafikprognose fra 2014. Trafikanalysen viste (jf. også svar på spørgsmål 4 til B189 af 8. april 2022), at en takstnedsættelse på 25 pct. på Storebæltsforbindelsen vil føre til en lavere mængde overført trafik til Femern Bælt-forbindelsen, hvor personbilstrafikken samlet set reduceres med 6,3 pct. og bus-trafikken med 5,7 pct., mens der ingen effekt er for lastbiler.

Effekten af takstnedsættelsen på Storebæltsforbindelsen kan ikke skaleres op til gratis passage, da det er uden for trafikanalysens gyldighedsområde.

Jo mere trafik, der flytter fra Femern Bælt-forbindelsen til Storebæltsforbindelsen som følge af gratis passage på Storebælt, jo mere vil vejtrafikindtægterne på Femern Bælt-forbindelsen således alt andet lige blive reduceret.”

Hvis det gøres gratis at benytte Storebæltsforbindelsen, vil det endvidere kunne få konsekvenser for en eventuel fast Kattegatforbindelse, idet den mulige brugerbetaling vil blive væsentligt reduceret.

Jeg vedlægger til udvalgets orientering en kopi af svaret af 8. april 2022 på spørgsmål 1 og en kopi af svaret af 7. april 2022 på spørgsmål 4 vedrørende B 189 – Forslag til folketingsbeslutning om, at Storebæltsbroen skal være gratis at køre over (borgerforslag).

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen