



NB: Det talte ord gælder

Samråd i Folketingets Trafikudvalg om Femern Bælt-forbindelsen

Indledning Jeg er glad for, at jeg i dagens samråd får mulighed for at forklare lidt nærmere om Femern Bælt-forbindelsen.

Spørgsmål AF **På baggrund af diverse meldinger om en langt mere begrænset EU-støtte end tidligere forventet, hvad er da et realistisk bud på, hvor meget EU-støtte der kan forventes til en evt. Femernbro?**

Besvarelse af spørgsmål AF En fast forbindelse over Femern Bælt vil give en lang række fordele:

- Gevinsten ved broer er først og fremmest, at de knytter mennesker sammen. Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen er efter min mening fremragende eksempler på dette.



- Femern Bælt-forbindelsen vil lukke et hul i infrastrukturen mellem Norden og kontinentet. Det vil alle nyde godt af.
- Forbindelsen giver bedre fleksibilitet for de rejsende og indebærer en kortere rejsetid. Allerede det første år efter broens åbning vil bilisterne spare ca. 3 mio. timer.
- I alt indebærer forbindelsen samfundsøkonomiske nettogevinster på godt 15 mia. kr.
- Jernbanetransporten vil blive styrket F.eks. vil en transport mellem København og Hamburg spare en omvej på 160 km over Fyn og Jylland.
- Forbindelsen indebærer miljøgevinster i form af færre emissioner som følge af ophør af færgefarten mellem Rødby og Puttgarden.



- Der er tale om et økonomisk sundt projekt med en forventet tilbagebetalingstid på ca. 25 år. Det er mindre end de forventede tilbagebetalingstider Øresundsforbindelsen og Storebæltsforbindelsen.
- Virksomheder og forbrugere vil nyde godt af forbindelsen. Virksomhederne får bedre adgang til markederne. Vi forventer derfor mere konkurrence, forbedret konkurrenceevne, øget produktivitet og lavere omkostninger. Det giver virksomhederne bedre rammevilkår, skaber arbejdspladser og medfører lavere priser for forbrugerne. Der er sat tal på disse effekter, som er opgjort til yderligere mindst 3 mia. kr. i nettogevinster.
- Med den forventede trafikvækst i de kommende årtier, må vi udvise rettidig omhu. En fast forbindelse over Femern Bælt vil forbedre



forbindelserne mellem Norden og kontinentet og skabe bedre vilkår for trafikken.

- Ingen regioner i Danmark vil tabe på en fast forbindelse over Femern Bælt.
- Samtidig vil jeg godt understrege, at hvis det lykkes at blive enige med Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt, vil der under alle omstændigheder blive tale om en finansieringsmodel, hvor brugerne af broen kommer til at betale for investeringen. En fast forbindelse over Femern Bælt vil altså ikke fortrænge andre infrastrukturinvesteringer i Danmark.
- Forbindelsen vil skabe øget konkurrence og dermed lavere priser til gavn for forbrugerne.
- Der vil være betydelige beskæftigelsesmæssige effekter. Det



gælder såvel i anlægsfasen – med en direkte og indirekte beskæftigelse på 44.000–66.000 mandår – som efter åbning i relation til blandt andet turisme og detailhandel. Det vil ikke mindst have betydning for regionerne i umiddelbar nærhed af Femern Bælt-forbindelsen, hvor ledigheden i dag er forholdsvis høj.

- Forbindelsen vil forbedre konkurrenceevnen for virksomhederne på begge sider af Femern Bælt, herunder i Øresundsregionen og Nordtyskland. Forbindelsen er et led i den konkrete udmøntning af Lissabonprocessen for at skabe vækst i Europa.

Femern Bælt-forbindelsen har derfor stor betydning for Kommissionen og er et prioritetsprojekt i TEN-programmet. Faktisk er Femern Bælt-forbindelsen ét af kun 4 prioriterede



grænseoverskridende infrastrukturprojekter i TEN.

TEN-programmet giver mulighed for støtte på op til 30 pct. af anlægsudgifterne for kyst-til-kyst forbindelsen, dvs. selve broen. Til udbygning af jernbanelandanlæggene kan op til 20 pct. af anlægsudgifterne dækkes, mens op til 10 pct. af anlægsudgifterne til udbygning af vejanlæggene kan dækkes af TEN-programmet.

TEN-budgettet er større end tidligere, selv om budgettet blev mindre, end Kommissionen havde ønsket.

Jeg vil gerne understrege, at vi ikke bygger Femern Bælt-forbindelsen for at få TEN-støtte. Vi vil bygge Femern Bælt-forbindelsen, fordi det er et godt projekt.

Men TEN-støtte er naturligvis meget velkommen. Det er sådan, at jo mere



TEN-støtte projektet får, desto bedre og mere robust bliver økonomien i projektet.

Vi har været meget forsigtige mht. forventet TEN-støtte. I de offentliggjorte analyser af projektets rentabilitet har vi antaget 10 pct. TEN-støtte til selve kyst-til-kyst forbindelsen. Det ligger langt under de 30 pct., der er mulighed for at få.

Under forudsætning af politisk vilje til projektet i Danmark og i Tyskland burde vi kunne regne med en betydelig TEN-støtte.



Hvad er den økonomisk bæredygtige grænse for Danmark for, hvor stor en del af en evt. finansiering Danmark kan bære af hele projektet, dvs. inkl. landanlæg på begge sider?

*Besvarelse af
spm. AG*

Jeg vil gerne slå fast, at Femern Bælt-forbindelsen vil blive betalt af brugerne af broen. Forbindelsen vil således ikke blive finansieret af skatteyderne, men af de trafikanter, der bruger forbindelsen, uanset om de er danske, tyske, svenske eller fra et andet land i Europa.

En fast forbindelse over Femern Bælt vil derfor ikke fortrænge andre infrastrukturinvesteringer i Danmark.

Projektets økonomi er blevet meget grundigt undersøgt. Således har vi brugt omkring 200 mio. kr. på at undersøge projektet.



Beregningerne viser, at der er tale om et fremragende projekt, der er økonomisk sundt. Det er den danske og den tyske regering enige om.

Analyserne viser, at kyst-til-kyst forbindelsen kan forventes at blive betalt på ca. 25 år. Det er hurtigere end både Storebælts- og Øresundsforbindelsen.

Den stærke økonomi i en fast forbindelse over Femern Bælt giver mulighed for at finansiere de danske landanlæg via indtægterne fra broen. For et projekt, der omfatter både bro og danske landanlæg, forventes tilbagebetalingstiden at være ca. 30 år. Dvs. ca. 5 år mere end de ca. 25 år, som det forventes, det vil tage at tilbagebetale broen.

Der er med andre ord tale om et meget solidt projekt, som meget vel kan vise sig at blive en ganske god forretning.



Spørgsmålet om statsgarantier til kyst-til-kyst forbindelsen handler nok så meget om indflydelse. Jo større andel af statsgarantien, Danmark kan stå for, desto mere indflydelse vil Danmark få. Herunder på fastsættelsen af taksterne.

Det er klart, at Danmark må tage ansvaret og risikoen for udbygningen af de danske landanlæg.

Til gengæld vil vi fra dansk side ikke have ansvaret for de tyske landanlæg. Det må og skal være Tyskland, der har ansvaret for dette. Det er noget af det, vi arbejder på i forhandlingerne med den tyske regering.

Samtidig vil vi fra dansk side arbejde for at forpligte Tyskland til at sikre den nødvendige udbygning af de tyske landanlæg, så forbindelsen har tilstrækkelig kapacitet.



Spørgsmål AH

Er det stadig en prioriteringsfølge af en evt. vedtagelse af en fast Femernforbindelse, at der ikke sker en udbygning af det sønderjyske hovedjernbanespor til en fuld tosporet bane, når kapaciteten her er opbrugt omkring 2010?

*Besvarelse af
spørgsmål AH*

Jeg har ved ganske mange lejligheder gjort opmærksom på, at regeringen er fuldt opmærksom på kapaciteten på den sønderjyske hovedbane. Der er tale om strækningerne Vamdrup–Vojens og Tinglev–Padborg, der begge er enkeltsporede.

Spørgsmålet om udbygning af det sønderjyske hovedbanespor til dobbeltspor har forbindelse med en beslutning om etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt, da de



begge vedrører jernbanegodstransporten mellem Skandinavien og kontinentet.

Hvis der etableres en fast forbindelse over Femern Bælt, forventes transitgodstrafikken mellem Sverige og kontinentet som udgangspunkt ført tilbage til ruten via Femern Bælt. Det var denne rute, der blev benyttet indtil 1997, hvor baneforbindelsen over Storebælt åbnede. Dermed vil den sønderjyske hovedbane blive aflastet.

Med de vækstrater, vi forventer i trafikken i de kommende år, kan vi naturligvis ikke på forhånd udelukke noget i forhold til infrastrukturinvesteringerne.