



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 28. september 2007
J. nr. 004-U18-214

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 23. august 2007 stillet mig følgende spørgsmål 355 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 355:

"Ministeren bedes gøre rede for, hvor stor en andel af anlægsomkostningerne ved en fast Femern Bælt-forbindelse, der vil blive betalt af henholdsvis svenske, norske, tyske og danske trafikanter."

Svar:

Kyst til kyst-delen af Femern Bælt-forbindelsen udformet som en skråstagsbro anslås i det foreløbige overslag at koste ca. 32 mia. kr. (2007-priser). Anlægsoverslaget er opstillet før gennemførelse af en VVM-undersøgelse. I forbindelse med den kommende VVM-undersøgelse vil der blive udarbejdet et mere præcist anlægsskøn for både kyst-til-kyst forbindelsen og landanlæg.

I forbindelse med etablering af Femern Bælt-forbindelsen vil de danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen blive udbygget i såvel Danmark som Tyskland. Udgiften til udbygning af de danske landanlæg er foreløbig opgjort til ca. 7 mia. kr. (2007-priser). Den foreløbige opgørelse er foretaget, inden der er gennemført en VVM-undersøgelse af de danske landanlæg.

Udgiften til udbygning af de tyske landanlæg, der afholdes af Tyskland, er opgjort til ca. 7 mia. kr. (2007-priser).

Den samlede udgift til hele projektet inkl. landanlæg er dermed anslået at beløbe sig til ca. 46 mia. kr. (faste 2007-priser).

Projektet forventes at opnå støtte fra EU's TEN-program. Den øvrige og langt overvejende del af anlægsudgiften for Femern Bælt-forbindelsen vil blive finansieret af brugerne af forbindelsen. Tyskland finansierer i henhold til aftalen af 29. juni 2007 om etablering af Femern Bælt-forbindelsen udbygningen af de tyske landanlæg.

Det er ikke muligt at give et præcist svar på det stillede spørgsmål, da det vil afhænge af en lang række faktorer, herunder den faktiske fordeling af trafikken, andelen af støtte til projektet fra EU's TEN-program mv. Men med udgangspunkt i trafikprognosen 'Fehmarn Belt Forecast 2002 – Final Report' udarbejdet af Fehmarnbelt Traffic Consortium og offentliggjort i 2003 kan der opstilles et estimat for



brugerbetalingens nationalitetsfordeling. Beregningerne er forbundet med usikkerhed.

Side 2/3

Med udgangspunkt i en skønnet samlet udgift til hele projektet inkl. landanlæg på ca. 46 mia. kr. (faste 2007-priser) og under forudsætning af opnåelse af 10 pct. støtte fra EU's TEN-program til projektet, kan det på baggrund af trafikprognosen og de finansielle analyser beregnes, at vejtrafikken forventes at betale for ca. 64 pct. af det samlede Femern Bælt-projekt. Jernbanetrafikken forventes at betale for ca. 12 pct., og den tyske stat forventes at betale for ca. 14 pct. i form af udbygningen af de tyske landanlæg.

Det fremgår af trafikprognosen, at ca. 64 pct. af personbiltrafikken på Femern Bælt-forbindelsen forventes at skulle til eller fra Danmark, ca. 28 pct. forventes at skulle til eller fra Sverige og ca. 8 pct. forventes at skulle til eller fra Norge. Det vil sige, at ca. 64 pct. af personbiltrafikken på Femern Bælt-forbindelsen forventes at have startpunkt eller slutpunkt i Danmark. Set fra kontinentet forventes ca. 78 pct. af personbiltrafikken at skulle til eller fra Tyskland, ca. 21 pct. forventes at skulle til eller fra det øvrige Vesteuropa, og ca. 1 pct. forventes at skulle til eller fra det øvrige Europa.

Ifølge trafikprognosen forventes ca. 26 pct. af lastbiltrafikken på Femern Bælt-forbindelsen af skulle til eller fra Danmark, ca. 63 pct. forventes at skulle til eller fra Sverige, og ca. 11 pct. forventes at skulle til eller fra Norge. Det vil sige, at ca. 26 pct. af lastbiltrafikken på Femern Bælt-forbindelsen forventes at have startpunkt eller slutpunkt i Danmark. Set fra kontinentet forventes ca. 49 pct. af lastbiltrafikken at skulle til eller fra Tyskland, ca. 45 pct. forventes at skulle til eller fra det øvrige Vesteuropa, og ca. 7 pct. forventes at skulle til eller fra det øvrige Europa.

Hvad angår persontogtrafikken, forventes ca. 67 pct. af togpassagererne via Femern Bælt-forbindelsen ifølge trafikprognosen at skulle til eller fra Danmark, ca. 32 pct. forventes at skulle til eller fra Sverige, og ca. 1 pct. forventes at skulle til eller fra Norge. Med andre ord forventes ca. 67 pct. af togpassagererne at have startpunkt eller slutpunkt i Danmark. Set fra kontinentet forventes ca. 73 pct. af togpassagererne at skulle til eller fra Tyskland, ca. 19 pct. forventes at skulle til eller fra det øvrige Vesteuropa, og ca. 8 pct. forventes at skulle til eller fra det øvrige Europa.

Hvad angår banegodstrafikken via Femern Bælt-forbindelsen, fremgår det af trafikprognosen, at ca. 30 pct. af banegodset forventes at skulle til eller fra Danmark, ca. 61 pct. forventes at skulle til eller fra Sverige, og ca. 8 pct. forventes at skulle til eller fra Norge. Set fra kontinentet forventes ca. 53 pct. af banegodset skulle til eller fra Tyskland, ca. 44 pct. forventes at skulle til eller fra det øvrige Vesteuropa, og ca. 4 pct. forventes at skulle til eller fra det øvrige Europa.

I det følgende antages, at trafikken er fordelt 50:50 mellem de lande, der forbindes af trafikstrømmene via Femern Bælt-forbindelsen, således at eksempelvis halvdelen af den samlede trafik mellem Danmark og Tyskland har sit udgangspunkt i Danmark og halvdelen i Tyskland.



Med udgangspunkt i de forudsætninger, der blev gjort i de finansielle beregninger 'Fast forbindelse over Femern Bælt – Finansiell analyse', der blev offentliggjort i juni 2004, kan det på baggrund af trafikprognosen beregnes, at danske brugere af Femern Bælt-forbindelsen skønnes at bidrage med i størrelsesordenen 18 pct. af finansieringen af det samlede Femern Bælt-projekt.

Side 3/3

Tilsvarende kan det under disse forudsætninger og på baggrund af trafikprognosen beregnes, at tyske brugere af Femern Bælt-forbindelsen kan forventes at bidrage med i størrelsesordenen 25 pct. af finansieringen af det samlede Femern Bælt-projekt. Den tyske stat betaler for udbygningen af de tyske landanlæg, der er skønnet at udgøre ca. 14 pct. af budgettet for det samlede Femern Bælt-projekt. Alt i alt skønnes Tyskland og tyske brugere således at bidrage med i størrelsesordenen 39 pct. af finansieringen af det samlede Femern Bælt-projekt.

Under de opstillede forudsætninger kan det på baggrund af trafikprognosen beregnes, at svenske brugere af Femern Bælt-forbindelsen kan forventes at bidrage med i størrelsesordenen 17 pct. af finansieringen af det samlede Femern Bælt-projekt, at norske brugere af Femern Bælt-forbindelsen kan forventes at bidrage med i størrelsesordenen 3 pct. af det samlede Femern Bælt-projekt, og at brugere af Femern Bælt-forbindelsen fra andre lande kan forventes at bidrage med i størrelsesordenen 13 pct.

En oversigt over den estimerede nationalitetsfordeling af finansieringskilderne til det samlede Femern Bælt-projekt fremgår af nedenstående tabel 1. Tallene er i sagens natur behæftet med usikkerhed.

Tabel 1 Estimeret nationalitetsfordeling af finansieringskilder til det samlede Femern Bælt-projekt

	Estimeret fordeling (pct.)
Danske brugere	18
Tyske brugere	25
Svenske brugere	17
Norske brugere	3
Brugere fra andre lande	13
Støtte fra EU's TEN-program ⁽¹⁾	10
Den tyske stat (de tyske landanlæg)	14
I alt	100

(1) Støtten fra EU's TEN-program kan udgøre op til 30 pct. af udgiften til kyst til kyst-forbindelsen, op til 20 pct. af udgiften til udbygning af jernbanelandanlæg og op til 10 pct. af udgiften til udbygning af vejlandanlæg. Af forsigtighedshensyn antages her en støtte på 10 pct. samlet set.

Med venlig hilsen

Jakob Axel Nielsen