

Fra: Transport- og Energiministeriet [<mailto:abonnement@trm.dk>]
Sendt: 11. oktober 2007 11:20
Emne: Abonnementbesked fra Transport- og Energiministeriet - Transport- og energiminister Jakob Axel Nielsens tale om Femern Bælt-forbindelsen på konferencen 'Broen over Femern Bælt' den 11. oktober 2007

Der er lagt en nyhed op på Transport- og Energiministeriets hjemmeside.

Nyheden er blevet tildelt følgende kategorier:

- * Faste forbindelser
- * Ministeren/Departementet

Nyheden vises nedenfor:

Transport- og energiminister Jakob Axel Nielsens tale om Femern Bælt-forbindelsen på konferencen 'Broen over Femern Bælt' den 11. oktober 2007

"Det talte ord gælder"

Kære Stig Vestergaard, kære Svend Erik Hovmand, kære konferencedeltagere!

IndledningJeg vil gerne starte med at sige mange tak for invitationen til at deltage i denne konference om Femern Bælt-forbindelsen.

Jeg er glad for, at jeg i dag har lejlighed til at møde jer og forsikre jer alle om, at Femern Bælt-forbindelsen vil være en af mine vigtigste sager i den kommende tid. At vi er nået så langt med projektet, skyldes naturligvis ikke mindst min forgænger i embedet - Flemming Hansen.

Jeg vil gøre, hvad jeg kan for at realisere dette betydningsfulde projekt. For Lolland, for Danmark, for Europa.

Jeg vil også gerne benytte lejligheden i dag til at takke for den opbakning, som I har vist projektet i alle årene. Det er fantastisk, at I har været så tålmodige og holdt fast. Nu ser det endelig ud til, at projektet bliver til noget.

Hvorfor etableres en fast forbindelse? Den danske regering har igennem flere år aktivt arbejdet for at etablere den faste forbindelse over Femern Bælt. Det skyldes:

- At forbindelsen binder Danmark sammen med en af sine naboer og en af Danmarks vigtigste samhandelspartnere.
- At en fast forbindelse knytter mennesker sammen. Det viser erfaringerne fra både Storebælt og Øresund.
- At Femern Bælt-forbindelsen vil medvirke til at realisere visionen om det indre marked. Arbejdskraftens og varernes frie bevægelighed bliver yderligere styrket.
- Herved medvirker forbindelsen til for alvor at skabe en egentlig Femern Bælt-region.

- Forbindelsen forbedrer arbejdskraftens mobilitet. Det gælder såvel mellem Lolland-Falster og resten af Sjælland som mellem Lolland-Falster og Nordtyskland. Det styrker beskæftigelsen og forbedrer mulighederne for at sikre, at der er hænder nok.

- At virksomheder og forbrugere vil nyde godt af forbindelsen. Virksomhederne får bedre adgang til eksportmarkederne. Der forventes derfor forbedret konkurrenceevne, øget produktivitet og lavere omkostninger. Det giver virksomhederne bedre rammevilkår, skaber arbejdspladser og medfører lavere priser for forbrugerne.

- At forbindelsen medvirker til at styrke Øresundsregionens position i den globale konkurrence om at tiltrække virksomheder og dermed arbejdspladser.

Gevinster for transport og infrastrukturHerudover er der en række meget konkrete gevinster for transport og infrastruktur ved at etablere forbindelsen:

- Forbindelsen lukker et hul i transportinfrastrukturen og styrke forbindelsen mellem de nordiske lande og Kontinentet.

- Forbindelsen giver større fleksibilitet for de rejsende og indebærer en kortere rejsetid. Allerede det første år efter åbning af den faste forbindelse vil bilisterne spare ca. 3 mio. timer.

- Jernbanetransporten vil blive styrket. En transport mellem København og Hamburg vil spare en omvej på 160 km via Fyn og Jylland.

- Vi får bedre jernbaneinfrastruktur til og fra Sydsjælland og Lolland-Falster.

- Forbindelsen indebærer miljøgevinster i form af færre emissioner som følge af ophør af færgefarten mellem Rødby og Puttgarden og sparet omvejskørsel.

- Og så er der jo tale om en god forretning. Selve kyst til kyst-forbindelsen forventes at være betalt på ca. 25 år. Det er af nogenlunde samme størrelsesorden som den nuværende forventede tilbagebetalingstid for Storebæltsforbindelsen.

Alle disse fordele viser helt tydeligt, hvorfor Femern Bælt-projektet betyder så meget for regeringen og mig. Det er oven i købet sådan, at ingen regioner i Danmark forventes at tabe på en fast forbindelse over Femern Bælt. Det betyder noget, når man - som jeg - er valgt i Nordjylland.

Hvad indebærer aftalen af 29. juni 2007?Som bekendt blev der den 29. juni i år indgået en aftale mellem den danske og den tyske transportminister om at etablere den faste forbindelse over Femern Bælt.

Lad mig benytte lejligheden til at fremhæve de centrale punkter i aftalen:

- Kyst til kyst-forbindelsen ejes af Danmark og finansieres via brugerbetaling.

- Danmark får kompetencen til at fastsætte taksterne.
- Bestyrelsen udpeges af den danske transportminister.
- Betalingsanlægget placeres i Danmark.
- De danske landanlæg udbygges, og det medfører bedre infrastruktur til Sydsjælland, Lolland og Falster.
- Danmark forbeholder sig muligheden for at lade udbygningen af de danske landanlæg finansiere via indtægterne fra kyst til kyst-forbindelsen.
- Tyskland forestår selv finansieringen af udbygningen af de tyske landanlæg.

De tyske landanlæg Tyskland har med aftalen forpligtet sig til at sikre tilstrækkelig kapacitet på den enkeltsporede strækning mellem Bad Schwartau og Puttgarden senest ved åbning af kyst til kyst-forbindelsen.

Herudover har Tyskland forpligtet sig til:

- at elektrificere jernbanestrækningen Lübeck-Puttgarden inden forbindelsens åbning,
- at udbygge strækningen Bad Schwartau-Puttgarden til dobbeltspor senest 7 år efter åbning af kyst til kyst-forbindelsen

samt

- inden åbning af kyst til kyst-forbindelsen at færdiggøre udbygningen af de tyske vejanlæg i tilslutning til forbindelsen.

De mange indlysende fordele ved Femern Bælt-forbindelsen og ikke mindst den forventede effekt på vækst og beskæftigelse har stor betydning for EU.

Prioritetsprojekt Derfor har EU også givet projektet høj prioritet.

God for samfundet Femern Bælt-forbindelsen er god for samfundet som helhed. En fast forbindelse er en meget effektiv infrastruktur, som giver virksomheder og forbrugere nye muligheder på et større marked.

Betydning for arbejdsmarkedet Femern Bælt-forbindelsen vil også være god for arbejdsmarkedet. Nye jobs og nye hænder bliver tilgængelige.

Derfor vil den faste forbindelse være et konkret led i den plan for vækst og beskæftigelse, som EU-landene enedes om. Den såkaldte Lissabon-proces.

Hvordan finansieres forbindelsen? Jeg vil gerne dvæle lidt ved finansieringen af Femern Bælt-forbindelsen.

Det er vigtigt at understrege, at der er tale om, at forbindelsen bliver betalt af brugerne. En fast forbindelse over Femern Bælt vil altså ikke fortrænge andre infrastrukturinvesteringer i Danmark.

Udenlandske brugereDer forventes en overvægt af udenlandske brugere af forbindelsen. Derfor vil der også være en overvægt af udenlandske betalere.

Det er derfor en ganske god aftale, vi har lavet med tyskerne. Da Danmark ejer den faste forbindelse og garanterer for lånene, får vi alle indtægterne. Men i realiteten deler vi udgifterne med de udenlandske brugere.

Danske brugere betaler ca. 18 pct. Det kan beregnes, at danske brugere kan forventes at betale ca. 18 pct. af det samlede Femern Bælt-projekt, dvs. når vi indregner anlægsudgiften til landanlæggene i begge lande.

Tyskland betaler ca. 39 pct. Tyske brugere kan forventes at bidrage med ca. 25 pct. af finansieringen. Da den tyske stat har forpligtet sig til at finansiere udbygningen af sine landanlæg, skønnes Tyskland at ville bidrage med i alt ca. 39 pct. af den samlede finansiering.

Svenske brugere betaler ca. 17 pct. Svenske brugere forventes at bidrage med ca. 17 pct. af finansieringen af det samlede projekt.

Solidt projektHvordan kan det være, at vi er så sikre på, at økonomien i projektet hænger så godt sammen?

TrafikprognosenProjektet er vel et af de bedst undersøgte infrastrukturprojekter i Europa. Vores trafikprognose forudsiger, at godt 9.000 køretøjer vil bruge forbindelsen hver dag i åbningsåret.

På den nuværende færgeoverfart mellem Rødby og Puttgarden overføres hver dag knap 6.000 køretøjer. Det er mere end forudset i trafikprognosen.

5 år foranTrafikken er faktisk ca. 5 år foran!

Forsigtige antagelserNår vi har beregnet, at tilbagebetalingstiden for kyst til kyst-forbindelsen forventes at være omkring 25 år, har vi endda forudsat, at der vil være en vis indkøringsperiode på 4 år, før trafikanterne fuldt ud har taget forbindelsen til sig.

Den videre procesDen faste forbindelse over Femern Bælt er rykket et stort skridt nærmere med den politiske aftale med tyskerne den 29. juni. Men der er stadig en række store opgaver forude.

Jeg vil derfor gerne orientere om den videre proces frem mod realiseringen af projektet.

TraktatSom det fremgår af aftalen fra den 29. juni, er det aftalt, at der skal udarbejdes en folkeretligt bindende traktat mellem Danmark og Tyskland.

Traktatteksten er under forhandling mellem mine embedsmænd og embedsmænd fra det tyske transportministerium. Målet er, at der foreligger et udkast til traktat ved årsskiftet.

Det er naturligvis en stor og kompliceret sag, og jeg ved, at der bliver arbejdet intensivt med traktaten. Det er et vigtigt arbejde, da vi jo skal leve med traktaten i mange år.

Se blot hvor godt det gik med regeringsaftalen med Sverige om Øresundsforbindelsen.

Politisk aftaleFor at sikre et mandat til at underskrive en traktat med Tyskland vil jeg i dette efterår indlede arbejdet med at få en politisk aftale på plads. Jeg håber og tror, at der vil være stor interesse for at indgå en politisk aftale og hermed få medbestemmelse på projektet.

ProjekteringslovNår traktaten er underskrevet, vil den skulle ratificeres i Folketinget og i Forbundsdagen i Berlin.

I Tyskland forventes denne proces at tage omkring halvandet år efter underskrivelse af traktaten.

I Danmark vil ratifikationen kunne ske gennem vedtagelse af en projekteringslov. Jeg forventer at kunne fremsætte forslag til projekteringslov i Folketinget i efteråret 2008.

BroselskabMed projekteringsloven vil der blive opnået hjemmel til at etablere et dansk selskab, der vil få ansvaret for Femern Bælt-forbindelsen. Det gælder design, myndighedsgodkendelse, finansiering, anlæg, drift og vedligeholdelse af forbindelsen.

VVM, geoteknik og besejlingDette selskab vil få til opgave at udbyde og gennemføre en række store, centrale undersøgelser af forbindelsen. Det gælder dels en undersøgelse af virkningerne på miljøet - den såkaldte VVM-undersøgelse - dels geotekniske undersøgelser og undersøgelser af besejlingsforholdene i Femern Bælt.

Disse undersøgelser er nødvendige for, at vi kan få beskrevet den faste forbindelse detaljeret.

MyndighedsgodkendelserUndersøgelserne tjener også det vigtige formål at tilvejebringe de nødvendige godkendelser hos de relevante myndigheder i såvel Danmark som Tyskland. Derudover skal internationale myndigheder inddrages. Det gælder eksempelvis IMO, FN's internationale maritime organisation.

AnlægslovNår myndighedsgodkendelserne er på plads, vil der kunne fremsættes forslag til en anlægslov.

Først når anlægsloven er vedtaget, vil det egentlig byggeri af forbindelsen kunne igangsættes. I første omgang med et internationalt udbud af byggeopgaverne.

ByggefaseVi forventer, at det første spadestik til forbindelsen vil kunne tages i 2012. Med en forventet byggetid på 6-7 år, vil forbindelsen kunne være klar til brug i 2018.

Samarbejdet med regionenJeg vil gerne benytte denne lejlighed til at påskønne det samarbejde, vi har haft med jer her i regionen om projektet. Det bliver ikke mindre vigtigt i de kommende år.

Jeg vil gerne invitere til en styrket kommunikation og en fortsat konstruktiv dialog. Jeg og mine embedsmænd stiller os gerne til rådighed for at informere om projektet, og hvad der videre skal ske.

Jeg vil samtidig henvise til Transport- og Energiministeriets hjemmeside, hvor vi løbende giver adgang til informationer om projektet.

Beskæftigelseseffekter Jeg bliver tit spurgt om, hvor mange arbejdspladser Femern Bælt-forbindelsen kan forventes at kaste af sig.

Der vil være betydelige beskæftigelsesmæssige effekter af den faste forbindelse over Femern Bælt. Det gælder såvel, mens anlægsarbejdet står på, som efterfølgende når forbindelsen er taget i brug.

Beregninger viser, at i de 6-7 år, hvor anlægsarbejdet står på, forventes 7.000-10.000 personer om året at være direkte eller indirekte beskæftiget som følge af Femern Bælt-forbindelsen.

Det vil ikke mindst kunne mærkes i de to regioner, der ligger i umiddelbar nærhed af Femern Bælt-forbindelsen.

Anlægsarbejdet vil skulle udbydes i EU-licitation. Det er derfor ikke muligt at forudsige nationaliteten af den arbejdskraft, der vil blive anvendt.

Arbejdskraft hentes lokalt og regionalt Der er for mig se ingen tvivl om, at der i høj grad vil blive brug for at hente arbejdskraft lokalt og regionalt på begge sider af Femern Bælt.

Afledte effekter for beskæftigelsen Udover den direkte beskæftigelse relateret til selve byggeriet vil der blive skabt en lang række arbejdspladser som følge af de indirekte virkninger i form af efterspørgsel efter serviceopgaver, efterspørgsel efter leverancer fra underleverandører osv.

Efter åbning af den faste forbindelse forventes beskæftigelsesmæssige effekter. Det gælder blandt andet for turisterhvervet og detailhandelen.

Betydning for Lolland-Falster Analyser viser, at Femern Bælt-forbindelsen relativt vil få størst betydning for de to regioner, der er beliggende umiddelbart op til Femern Bælt-forbindelsen - altså Lolland-Falster og Kreis Ostholstein.

Opfordring til forberedelse Jeg vil derfor opfordre alle til at forberede sig på de fremtidige byggeaktiviteter, så I står godt rustet til at tage fat på opgaverne.

Der bliver rigeligt at tage fat på. Jeg ved, at der allerede er gjort en indsats, men bliv endelig ved med det!

Realisering af det indre marked Som tidligere nævnt vil Femern Bælt-forbindelsen medvirke til at realisere visionen om det indre marked. Arbejdskraftens og varernes frie bevægelighed bliver yderligere styrket.

Herved vil det være muligt at skabe en egentlig Femern Bælt-region. Men infrastruktur alene gør det ikke!

Det tager tid Jeg vil derfor opfordre jer til at styrke samarbejdet på tværs af bæltet allerede nu. Jeg ved, at I er i gang, men skabelsen af en Femern Bælt-region vil tage tid. Se blot på Øresundsregionen!

Jeg vil ønske god arbejdslyst og held og lykke med det videre arbejde.

Og så vil jeg ønske jer alle en fortsat god og udbytterig konference!

Med venlig hilsen

Transport- og Energiministeriet - <http://www.trm.dk/>