



26. november 2008

PHR

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Att.: Randi Lage Hansen

Organisation for erhvervslivet
Confederation of Danish Industry

trm@trm.dk
cc: rlh@trm.dk

Vedr. høring af forslag til lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Transportministeriet har med e-mail den 31. oktober 2008 sendt forslag til lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark i høring.

Forslaget lægger op til at sikre Folketingets samtykke til at ratificere traktaten af 3.9.2008 mellem Danmark og Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt og bemyndiger samtidig transportministeren til at foretage de nødvendige undersøgelser i forbindelse med etableringen. Desuden sikres bemyndigelse til, at transportministeren kan organisere projekteringen af forbindelsen ved at henlægge opgaver til selskaber ejet af staten.

DI har følgende bemærkninger til forslaget:

DI støtter forslaget mht. at sikre samtykke fra Folketinget til at ratificere traktaten og under streger samtidig vigtigheden af, at ratifikationen sker så hurtigt som muligt. En fast forbindelse over Femern Bælt har været undervejs i mange år, og det er vigtigt at sikre, at tidsplanen overholdes, så de samfundsøkonomiske gevinster ved anlægget kan realiseres så tidligt som muligt.

DI bifalder samtidig, at transportministeren bemyndiges til at kunne organisere projekteringen af forbindelsen ved at henlægge opgaver til selskaber ejet af staten. Det er vigtigt, at der som minimum er tale om fastholdelse af en selskabsmodel som den fra Storebælt og Øresund, hvorved der sikres en statslig OPP-løsning. Dette sikrer en større grad af livscyklusbetragtning i projektet, da efterfølgende drift og vedligeholdelse indtænkes i den samlede økonomi.

DI mener desuden, at det er vigtigt at være opmærksom på, at projektets rentabilitet og tilhørende forventning om, at anlægslåne vil være tilbagebetalt efter 26 år, hviler på antagelser om fx trafikspring, der senere kan vise sig at afvige fra den faktiske udvikling. Dermed vil indtægtsgrundlaget forrykkes, hvilket vil give sig udslag i længere tilbagebetalingstid.

Postadresse/Postal address

1787 København V (+45) 3377 3377
Danmark

di@di.dk
www.di.dk

Besøgsadresser/Visiting addresses

H.C. Andersens Boulevard 18
København V

Sundkrogskaj 20
København Ø

CVR: 16 07 75 93

DI er enig i princippet om, at omkostningerne til anlæg, drift og vedligeholdelse inkl. finansieringsomkostninger (forrentning af kapital og garantier) finansieres af forbindelsens brugere. Desuden kan indtægterne dække finansieringen af de danske landanlæg. Denne øremærkningsordning sikrer dermed den vigtige sammenhæng til den øvrige infrastruktur.

Tilsvarende er det centralt for DI, at der - som lovforslaget anfører - ikke påføres erhvervslivet økonomiske eller administrative omkostninger.

Det er positivt, at der i forbindelse med de danske landanlæg sikres dobbeltsporet, elektrificeret jernbane, men samtidig er det ønskeligt, at strækningen samtidig konstrueres til højhastighedstog, der kører op til 250 km/t. Dette skal ses på baggrund af planerne for nybygningsløsningen for strækningen København-Ringsted, hvor denne hastighed forudsættes.

Tilsvarende ville det være optimalt, om det for de tyske landanlæg var blevet sikret, at Femern Sund-broen var blevet udvidet til 4 bilspor og 2 togspor, samt at jernbanen mellem Lübeck og Puttgarten var blevet udvidet til en dobbeltsporet, elektrificeret strækning allerede ved broåbningen.

Disse elementer er centrale for snarest at nå målet om at kunne komme hurtigt mellem metropolerne København og Hamborg.

Med venlig hilsen

Peter Heller