



# Den faste forbindelse under Femern Bælt

Claus F. Baunkjær

25. september 2019

# Femern-korridoren mellem Skandinavien og kontinentet



# Hvorfor en fast forbindelse?

- Binder Danmark/Skandinavien endnu bedre sammen med Tyskland/kontinentet
- Fleksibel og smidig transport 24x7x365
- Tidsbesparelser: 10 min. i bil og 7 min. med tog i stedet for knap 1 time i dag
- Helt nye muligheder for jernbanen
  - København – Hamborg på godt 2½ time med eltog. I dag tager turen 4½ time
  - Jernbanegods sparer 160 km "omvejskørsel" mellem Øresund og Hamborg
  - Frigør kapacitet til trafikken mellem Øst- og Vestdanmark
- Bidrager til den grønne omstilling af transporten
- Forbedret tilgængelighed i en mere konkurrencedygtig og bæredygtig region
- Virksomheder peger på god infrastruktur som en af de vigtigste lokaliseringsfaktorer
- Koster ikke skatteborgerne noget

# Økonomien i Femern Bælt-projektet

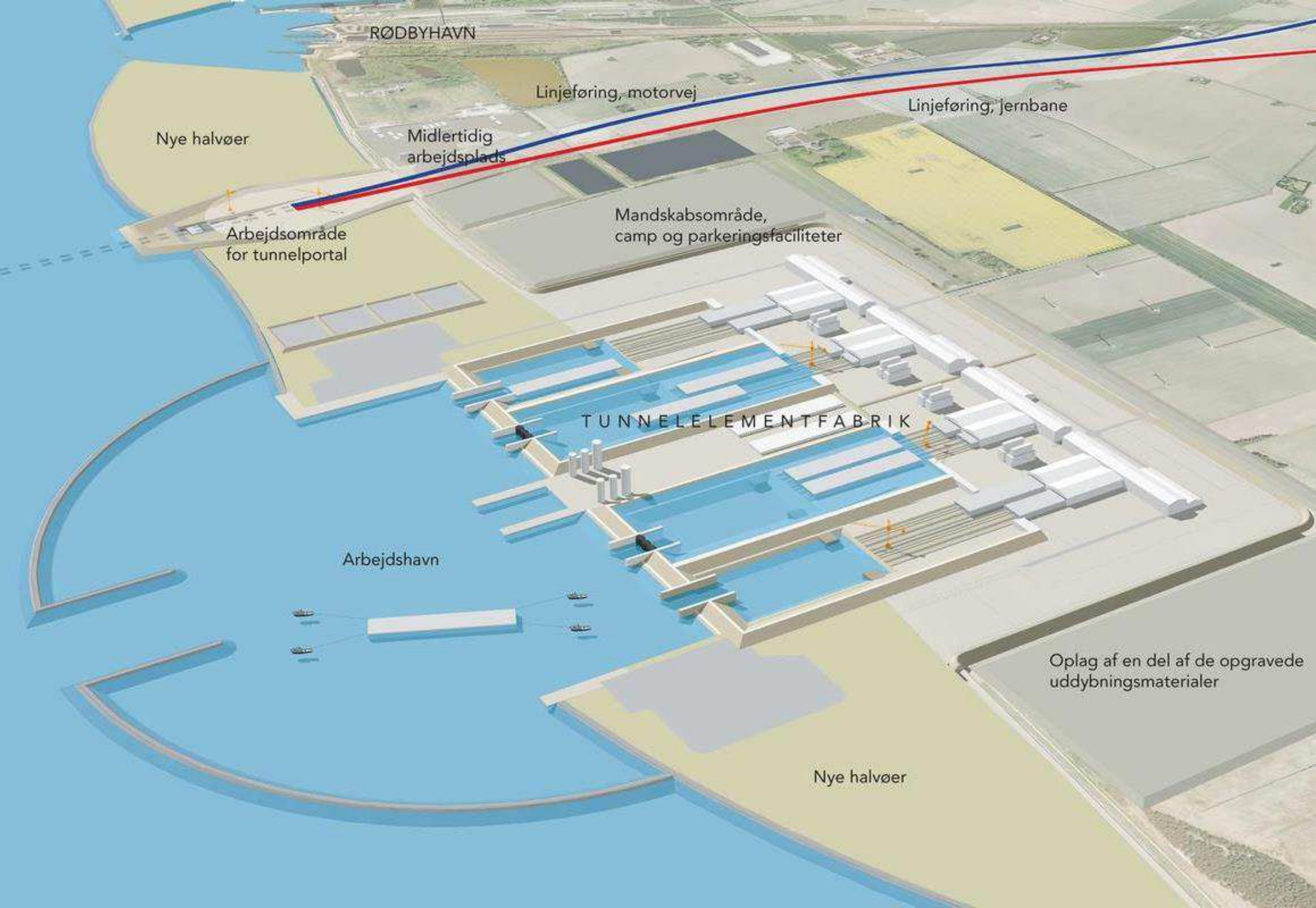
- Anlægsbudget på 52,6 mia. kr. (2015-priser) + landanlæg i DK til 9,5 mia. kr.
- Indtægterne fra Femern-tunnelen finansierer også danske landanlæg
- Statsgarantimodellen som på Storebælt og Øresund. Statsstøttesag
- Tilskud fra EU – foreløbig er 5,3 mia. kr. tildelt
- Samlet tilbagebetalingstid er beregnet til 36 år
- Grundig ekstern revision af trafikprognose, økonomi og risici

# Sådan bygges Femern-tunnelen

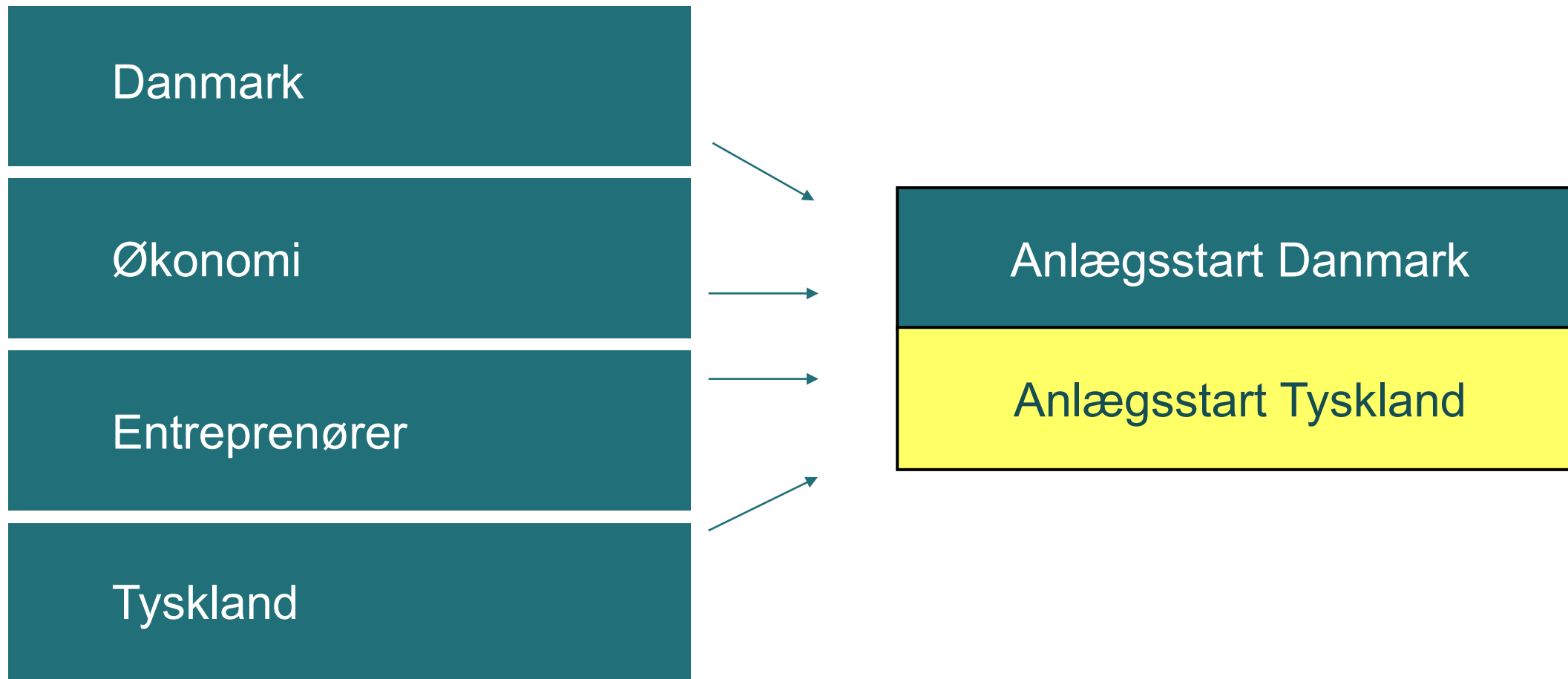




# Byggepladsen ved Rødbyhavn



# Overordnet status for tunnelprojektet



# Status for den tyske proces

- Femern-projektet er endeligt vedtaget i 2009 i Forbundsdagen
- Tyskland har ansvaret for at finansiere udbygningen af de tyske landanlæg
- Den 6. februar 2019 underskrev delstaten Slesvig-Holsten den administrative godkendelse af Femern-projektet efter mange års arbejde med dels undersøgelser, dels høringer
- Høj grad af sikkerhed for, at projektet kan anlægges som planlagt og forudsat
- I Tyskland skal man igennem en domstolsproces, før anlægsarbejdet kan gå i gang for alvor på tysk side
- I april 2019 fik Femern A/S en såkaldt strakstilladelse fra de tyske myndigheder til at iværksætte de første anlægsaktiviteter på tysk side, selvom retssagen er i gang



A yellow Wacker Neuson tracked loader is positioned in a green field. The loader has "WACKER NEUSON" and "CT 25" written on its side. The field is marked with numerous wooden stakes and red-and-white striped survey flags, indicating a construction site. The background shows a line of trees under an overcast sky.

# De første anlægsarbejder på tysk territorium – Puttgarden april 2019

2019/04/03



# Status for den tyske domstolsproces

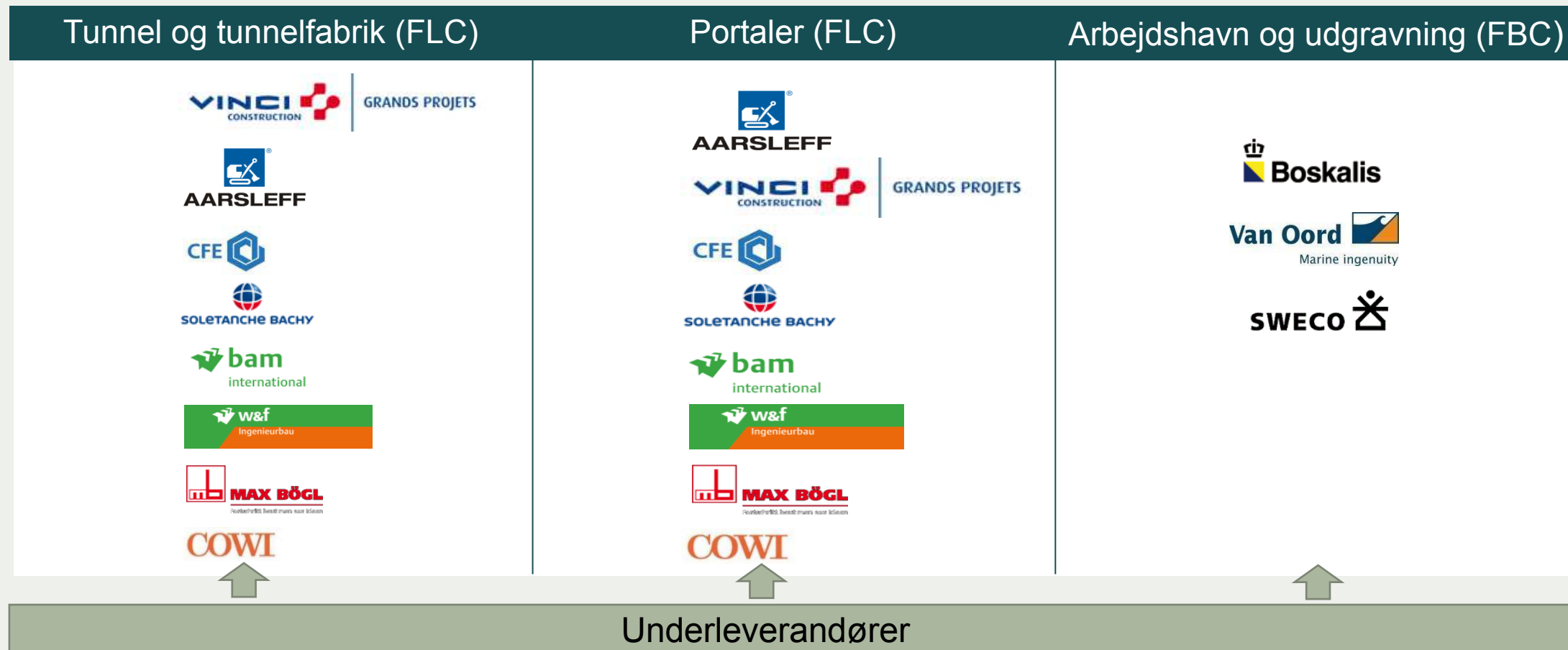
Klagere	Klagens størrelse (Antal sider)	Appendix (Antal sider)
Scandlines	1.024	2.061
Scan-Port	231	1.039
Rederi AB Nordö-Link	21	107
NABU	162	135
Aktionsbündnis	598	3.494
Stadt Fehmarn	71	335
Bad Schwartau o.a.	61	266
Privat lodsejer	48	150
<b>Total:</b>	<b>2.216</b>	<b>7.587</b>

# Aktuel status i Danmark

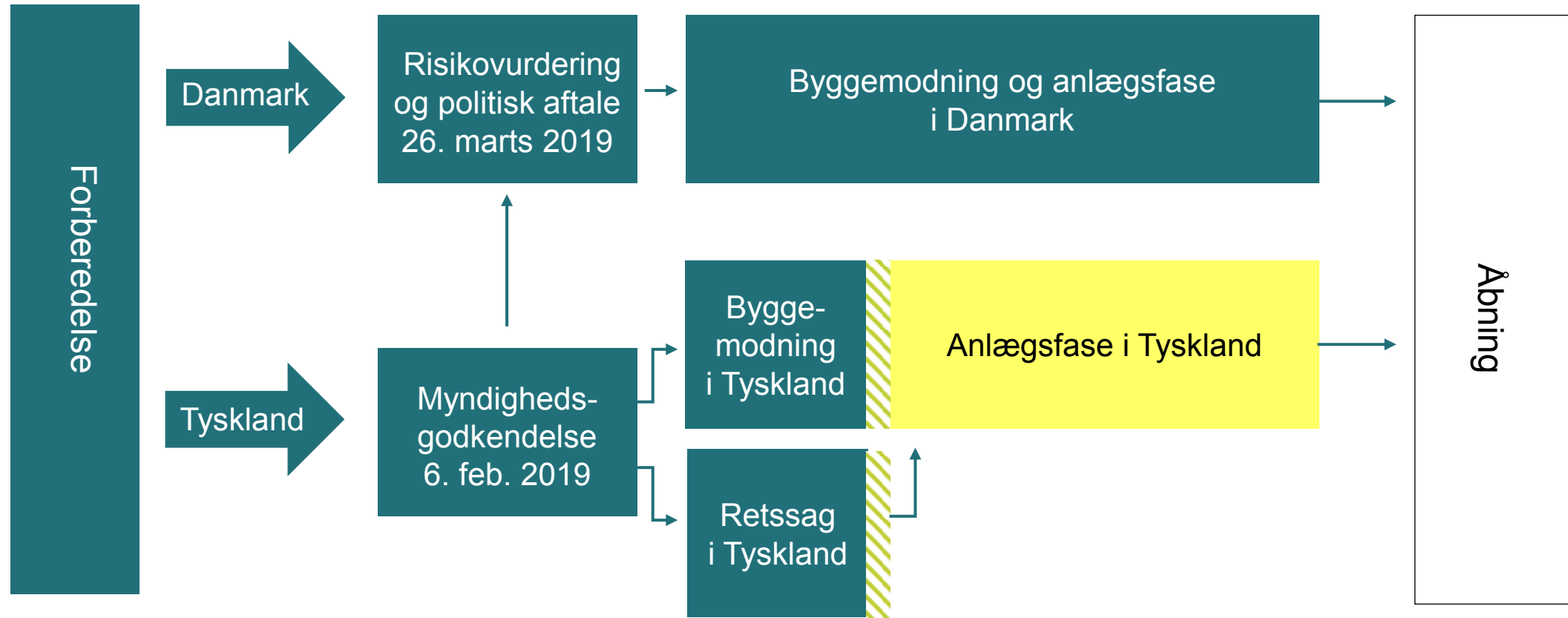
- Den 26. marts 2019 indgik forligskredsen bag Femern-projektet en politisk aftale om igangsættelse af anlægsaktiviteter på dansk side
- Udviklingen i den tyske proces betyder, at grundlaget for at starte anlægsarbejderne på dansk side er tilstede
- Femern A/S forhandler med entreprenørerne FLC og FBC om at påbegynde følgende anlægsaktiviteter på Lolland:
  - Arbejdshavn ved Rødbyhavn
  - Dele af tunnelelementfabrik ved Rødbyhavn
  - Tunnelportal
  - Beboelses- og administrationsfaciliteter
  - Indkøb af særligt marint udstyr
  - Øvrige mindre forberedende arbejder

# Hovedentreprenørerne på tunnelbyggeriet

Femern A/S er bygherre med **RAMBOLL** som teknisk hovedrådgiver



# Strategi for anlægsfasens gennemførelse i de kommende år







# Rødbyhavn sommeren 2019

