

Femern Bælt – i overblik

| | |
|--|-----------|
| <i>Femern Bælt, Storebælt og Øresund - nøgletal.....</i> | <i>2</i> |
| <i>Hvorfor skal der etableres en fast forbindelse over Femern Bælt?</i> | <i>3</i> |
| <i>Femern Bælt-forbindelsen skaber vækst og beskæftigelse.....</i> | <i>4</i> |
| <i>Teknisk løsning for en fast forbindelse over Femern Bælt.....</i> | <i>5</i> |
| <i>Positive erfaringer fra Storebælt.....</i> | <i>6</i> |
| <i>Positive erfaringer fra Øresund.....</i> | <i>7</i> |
| <i>Trafikken over Femern Bælt er foran prognosen</i> | <i>8</i> |
| <i>Forsigtige antagelser om trafikken på Femern Bælt-forbindelsen</i> | <i>9</i> |
| <i>Femern Bælt-forbindelsen og Eurotunnel.....</i> | <i>10</i> |
| <i>Muligheden for en færgerute, der er fuldstændig parallel med en fast forbindelse over Femern Bælt</i> | <i>11</i> |
| <i>Udvikling i færgefarten til de tyske Østersøhavne med en fast forbindelse over Femern Bælt.....</i> | <i>12</i> |
| <i>Regionale effekter af Femern Bælt-forbindelsen</i> | <i>13</i> |
| <i>Miljøforhold i relation til en fast Femern Bælt-forbindelse</i> | <i>14</i> |
| <i>Maastricht-kriteriernes relevans for Femern Bælt-projektet.....</i> | <i>15</i> |

Femern Bælt, Storebælt og Øresund - nøgletal

Nedenstående tabeller sammenfatter centrale nøgletal på de to eksisterende broforbindelser, samt forventningerne til de tilsvarende nøgletal for en fast forbindelse over Femern Bælt.

| Nøgletal for Femern Bælt | |
|--|---------------------------------------|
| Forbindelsens længde | Ca. 20 km. |
| Forudsat årlig trafikvækst indtil åbning (2001-2015) | 2,1% - 2,6 % |
| Realiseret årlig trafikvækst 2001-2005 | 6,3 % |
| Tilbagebetalingstid | 25 år |
| Trafikspring iht. prognose | Ca. 40 % |
| Forudsat langsigtet trafikvækst efter åbning | 1,7 % frem til 2040 0 % efter 2040 |
| Faktisk årsdøgntrafik med færgerne (2005) | 5.800 |
| Årsdøgntrafik med bro (2015 trafikprognose) | 9.200 |
| Årsdøgntrafik med bro (2015 finansiell analyse) | 7.300 |
| Forudsat realrente | 3,5 % |

| Nøgletal for Storebælt og Øresund | Storebælt | Øresund |
|---|-------------------|-------------------|
| Forbindelsens længde | Ca. 18 km. | Ca. 16 km. |
| Gennemsnitlig årlig trafikvækst fra 1. fulde åbningsår til 2006 | Ca. 5 % (1999) | Ca. 14 % (2001) |
| Trafikvækst 2005 | 7 % | 15 % |
| Tilbagebetalingstid (fra åbning) | 30 år | 35 år |
| Trafikspring | Ca. 130 % | Ca. 60 % |
| Realiseret realrente | 3,2 % (1988-2005) | 2,2 % (1994-2005) |
| Årsdøgntrafik 2005 | 25.500 | 13.600 |

Hvorfor skal der etableres en fast forbindelse over Femern Bælt?

Der er en lang række fordele forbundet med at etablere den faste forbindelse over Femern Bælt.

- *Forbindelsen vil lukke et hul i infrastrukturen mellem de nordiske lande og Kontinentet.* Den faste forbindelse vil afgørende forbedre infrastrukturen mellem Stockholm, Øresundsregionen og Hamborg.
- *Forbedret fleksibilitet og tidsbesparelser.* Rejsetiden mellem Rødby og Puttgarden forkortes, og der vil ikke være ventetid for trafikanterne i færgehavnene. Bilisterne vil spare i alt ca. 3 mio. timer om året allerede det første år efter broens åbning. Herudover spares omvejskørsel via Storebælt.
- *Styrkelse af jernbanetransporten.* For jernbanegodstransport vil Femern Bælt-forbindelsen indebære en 160 km kortere rute mellem København og Hamborg. Det medfører tidsbesparelser og lavere omkostninger. Herudover forbedres jernbanetransporten lokalt på begge sider af Femern Bælt.
- *Samfundsøkonomiske gevinster.* De samfundsøkonomiske gevinster er opgjort til netto knap 15 mia. kr., hvoraf halvdelen vil tilfalde Tyskland, knap 5 mia. kr. vil tilfalde Danmark og resten vil tilfalde det øvrige Europa.
- *Gevinster i form af dynamiske og strategiske effekter.* Blandt de dynamiske og strategiske effekter kan nævnes styrket konkurrence, forbedret konkurrenceevne, øget produktivitet og lavere omkostningerne. Disse effekter er kvantificeret og er anslået til yderligere ca. 3 mia. kr.
- *Forbedret konkurrenceevne.* 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.
- *Styrket konkurrence.* Den faste forbindelse vil gøre det nemmere og billigere at afsættes produkter og serviceydelser på den anden side af Femern Bælt. Det vil medføre øget konkurrence og dermed lavere priser, til gavn for forbrugerne.
- *Betydelige beskæftigelsesmæssige effekter.* I anlægsfasen vil der være en direkte og indirekte beskæftigelse på 44.000–66.000 mandår. Hertil kommer øget beskæftigelse efter åbning af forbindelsen i relation til lokalisering af virksomheder, turisme og detailhandel i Sydøstdanmark og Nordtyskland, hvor ledigheden i dag er forholdsvis høj.
- *Miljøgevinster.* Femern Bælt-forbindelsen vil indebære færre emissioner som følge af ophør af færgefart mellem Rødby og Puttgarden.

Femern Bælt-forbindelsen skaber vækst og beskæftigelse

Der er gennemført grundige analyser af de samfundsøkonomiske konsekvenser af Femern Bælt-forbindelsen.

Resultatet er samfundsøkonomiske nettogevinsten på knap 15 mia. kr., hvoraf halvdelen tilfalder Tyskland, og knap 5 mia. kr. tilfalder Danmark. Resten tilfalder det øvrige Europa.

Gevinsterne består blandt andet i øget fleksibilitet og sparet rejsetid. Således vil transporttiden mellem Rødby og Puttgarden blive forkortet, og rejsen over Femern Bælt vil ikke indebære ventetid i færgehavnene. For jernbanegodstransporten vil turen mellem Øresundsregionen og kontinentet blive afkortet med 160 km og en kortere transporttid til følge.

Herudover vil der være såkaldte dynamiske og strategiske effekter af en fast forbindelse over Femern Bælt. Nogle af disse effekter er blevet kvantificeret og er blevet opgjort til ca. 3 mia. kr.

Disse effekter opstår som følge af forbedret konkurrence, lokalisering af virksomheder, forbedret markedsadgang, forbedret produktivitet og lavere omkostninger som følge af den faste forbindelse. Disse effekter indgår ikke i den traditionelle samfundsøkonomiske analyse. Hertil kommer langsigtede effekter i forhold til turisme og detailhandel.

De regioner, der er beliggende tæt på den faste forbindelse, vil få de relativt største gevinster, herunder Østdanmark og Nordtyskland.

Den direkte og indirekte beskæftigelse i anlægsfasen er opgjort til i alt 44.000–66.000 mandår. Det svarer til, at 6.000–9.000 personer årligt vil være beskæftiget i den ca. 7–8 år lange anlægsfase.

Efter forbindelsen er etableret vil ovennævnte samfundsøkonomiske effekter samt de dynamiske og strategiske effekter have en betydelig beskæftigelsesmæssig effekt.

Teknisk løsning for en fast forbindelse over Femern Bælt

I forbindelse med de omfattende feasibility-studier, der blev gennemført vedrørende Femern Bælt-projektet i 1990'erne, blev en række forskellige tekniske løsninger i form af broer og tunneler undersøgt og vurderet af førende eksperter og rådgivere inden for konstruktion af sådanne anlæg.

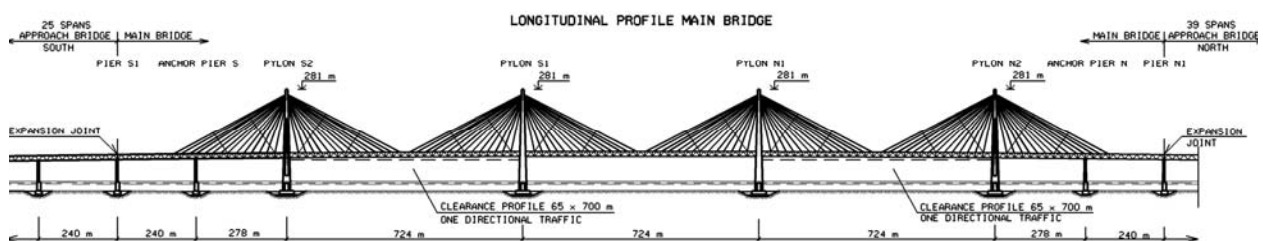
I en fælles erklæring underskrevet af den danske og den tyske transportminister i juni 2004, var der enighed om, at en skråtagbro i lighed med den, der kendes fra Øresundsforbindelsen, vil være en god teknisk løsning. Den nuværende tyske forbundstransportminister, Wolfgang Tiefensee, har efterfølgende bekræftet dette over for transport- og energiministeren.

På en skråtagbro (f.eks. Øresundsbroen) støttes brodækket af kabler, der går direkte fra broens pyloner ned til brodækket. I modsætning hertil er brodækket på en hængebro (f.eks. Storebæltsbroen) ophængt i kabler, der er fastgjort på et hovedkabel udspændt mellem broens pyloner. Anlægsomkostningerne for en skråtagbro over Femern Bælt er vurderet til ca. 4 mia. euro (2005 priser).

En skråtagbro er den foretrukne tekniske løsning. Fra tysk side ønsker man af miljømæssige hensyn dog fortsat at holde muligheden åben for eventuelt at anlægge den faste forbindelse som en sænketunnel. For begge løsninger gælder, at de miljømæssige udfordringer er få og håndterbare.

En skråtagbro har sammenlignet med en tunnel, som er ca. 20 pct. dyrere, en række konkrete fordele. F.eks. er anlægsomkostningerne mindre og anlægsperioden kortere, samtidig er den miljømæssige påvirkning af havbunden mindre. Desuden klarer en broløsning sig bedre ud fra en sikkerheds- og beredskabsmæssig vurdering.

Sideprofil af designforslag (midterfag) til skråtagbro over Femern Bælt



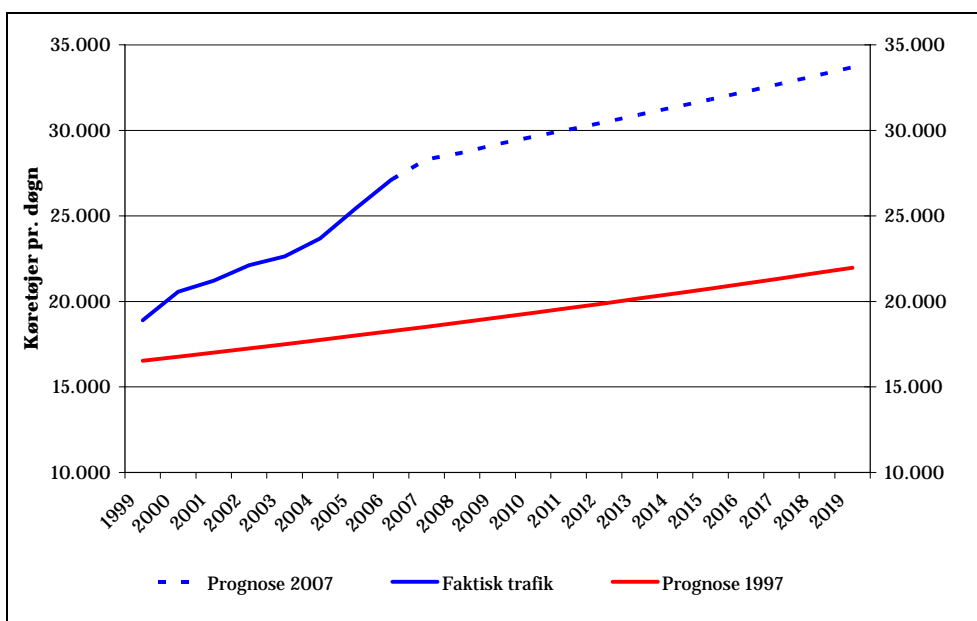
Positive erfaringer fra Storebælt

Inden åbningen af Storebæltsforbindelsen i juni 1998 krydsede godt 8.000 køretøjer dagligt Storebælt. Umiddelbart efter åbningen var trafikken steget til ca. 18.500 køretøjer dagligt, svarende til et såkaldt trafikspring på 127 pct. Siden 1999 har den gennemsnitlige årlige vækst i vejtrafikken over Storebæltsforbindelsen været ca. 5 pct.

Den gennemsnitlige daglige trafik er i dag godt 27.000 køretøjer.

Den faktiske udvikling i trafikken på Storebælt og prognosen for den forventede udvikling i trafikken, før forbindelsen åbnede, samt den senest prognose for trafikken fremgår af figur 1.

Figur 1 Faktisk og forventet trafikudvikling på Storebælt



Forud for åbningen i 1998 forventedes Storebæltsforbindelsen tilbagebetalt i løbet af 37 år. Selv efter takstnedsættelserne i juni 2005 er den forventede tilbagebetalingstid i dag 30 år fra åbningstidspunktet, svarende til 2028.

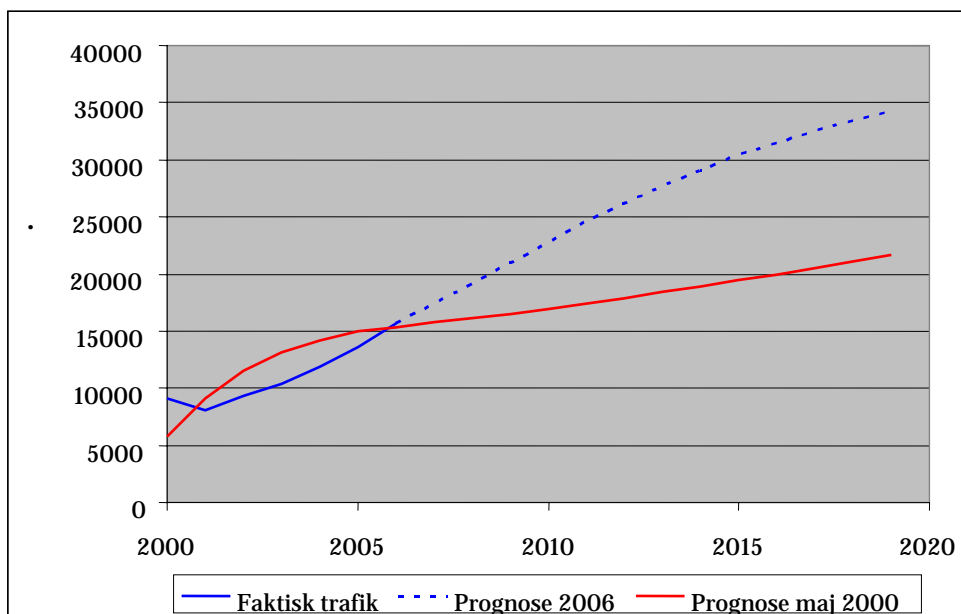
Positive erfaringer fra Øresund

Den gennemsnitlige vækst i vejtrafikken på Øresundsforbindelsen har siden åbningen i 2000 været knap 10 pct. om året og i de seneste år tilmed omkring 15 pct. om året. Den umiddelbare stigning som følge af Øresundsforbindelsen, det såkaldte trafikspring, blev opgjort til godt 60 pct.

Den gennemsnitlige daglige vejtrafik er i dag knap 16.000 køretøjer.

Efter en lidt forsigtig start efter åbningen i 2000 er den faktiske trafik på Øresundsforbindelsen nu højere end det forventede niveau ifølge den trafikprognose, der blev udarbejdet før Øresundsforbindelsens åbning. Den lidt langsomme start er nu fuldt ud indhentet. Den faktiske udvikling i trafikken på Øresund og prognoser for den forventede udvikling i trafikken fremgår af figur 1.

Figur 1 Faktisk og forventet trafikudvikling på Øresund (køretøjer pr. døgn)



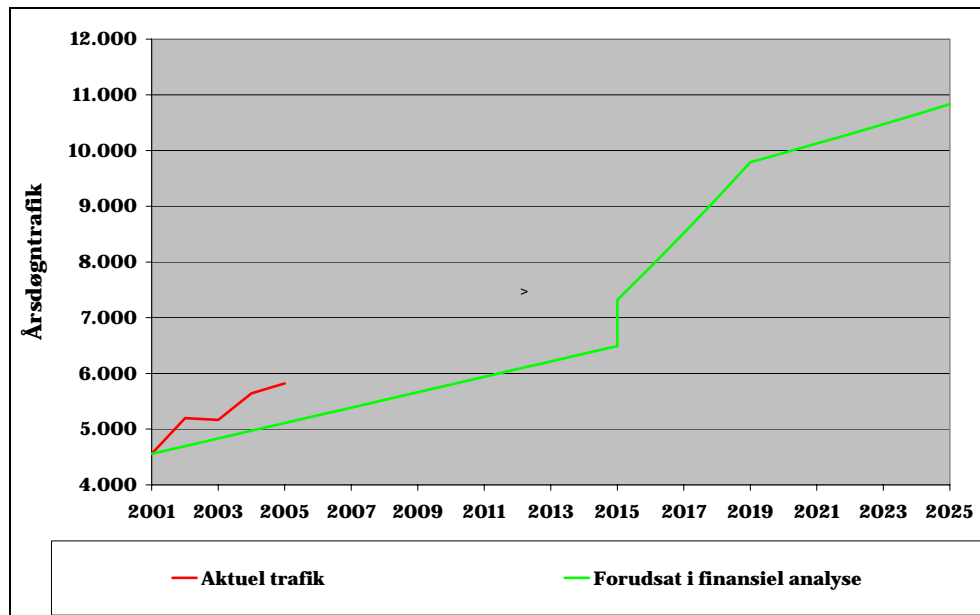
Afvikling af gælden i Øresundsforbindelsen blev påbegyndt i 2004, hvilket var ca. 4 år tidligere end forventet. Forbindelsen forventes at være tilbagebetalt i 2035, dvs. 35 år efter åbningen.

Trafikken over Femern Bælt er foran prognosen

Den forventede trafik på en fast forbindelse over Femern Bælt er blevet meget grundigt analyseret af et internationalt team af trafikeksperter. Resultaterne blev offentliggjort i 2003.

Prognosen anvender 2001 som basisår. Den realiserede vejtrafik mellem Rødby og Puttgarden var allerede i 2005 ca. 6 år foran det forventede i trafikprognosen, jf. figur 1. De faktiske trafiktal i 2005 svarede således til prognosetallet for 2011. Det er udtryk for, at prognosen er meget forsigtig.

Figur 1 Faktisk og forventet trafik over Femern Bælt, 2001 – 2025



Den gennemsnitlige vækst i vejtrafikken på færgeoverfarten Rødby–Puttgarden fra 2001 til 2005 var 6,3 pct. om året. Trafikken skal således kun vokse med ca. 1 pct. om året fra 2005 til 2015, for at den forventede trafik ifølge trafikprognosen bliver opfyldt.

Fra 1970 til 2005 var den gennemsnitlige årlige trafikvækst på færgeoverfarten Rødby–Puttgarden 3,6 pct., og på det danske motorvejsnet var den årlige trafikvækst fra 1995 til 2005 knap 6 pct. Det er på den baggrund overvejende sandsynligt, at trafikprognosen for Femern Bælt-forbindelsen vil blive mere end opfyldt frem mod 2015.

Forsigtige antagelser om trafikken på Femern Bælt-forbindelsen

Den faktiske trafik over Femern Bælt var i 2005 ca. 6 år foran trafikprognosen. Dermed kræver det kun en vækst på ca. 1 pct. om året frem til 2015 for at nå det forudsatte trafikniveau.

De finansielle analyser er herudover baseret på forsigtige antagelser om trafikken på en fast forbindelse over Femern Bælt i åbningsåret og de efterfølgende driftsår:

En årlig trafikvækst på 1,7 pct. i den faste forbindelses første 25 driftsår

En årlig trafikvækst på 1,7 pct. er meget beskednen. I hele perioden fra 1970 til 2005 var den gennemsnitlige årlige trafikvækst på færgeoverfarten Rødby–Puttgården 3,6 pct.

På den faste forbindelse over Øresund var den gennemsnitlige årlige trafikvækst fra 2001 til 2005 ca. 14 pct. Den årlige trafikvækst på Storebæltsforbindelsen var i gennemsnit godt 5 pct. fra 1999 til 2005, mens den årlige trafikvækst på det danske motorvejsnet fra 1995 til 2005 var knap 6 pct.

Ingen trafikvækst efter disse første 25 år

Internationale analyser har påvist en sammenhæng mellem økonomisk udvikling og vækst i trafikken, herunder at godstrafikken på langt sigt vokser hurtigere end økonomien, bl.a. som følge af den internationale arbejdsdeling og den større integration i EU. Også i det lys er antagelsen om en årlig vækst på 1,7 pct. forsigtig.

Det forventede trafikspring på godt 40 pct. er fastsat forsigtigt og antages derudover indfaset gradvist i løbet af de første 4 driftsår

Trafikspringet er den umiddelbare stigning i trafikken som følge af den faste forbindelse. Etableringen af den faste forbindelse over Storebælt medførte et trafikspring i løbet af det første driftsår på 127 pct., mens Øresundsforbindelsen medførte et trafikspring på 61 pct. i løbet af det første driftsår.

Femern Bælt-forbindelsen og Eurotunnel

Der er fra tysk side bekymringer for, at Femern Bælt-forbindelsen ender i de samme problemer som Eurotunnelen, der forbinder Storbritannien og Frankrig under Den Engelske Kanal.

Eurotunnelen var oprindeligt budgetteret til at koste ca. 6,6 mia. euro (ca. 50 mia. kr.), men omkostningerne til at etablere den 50 kilometer jernbanetunnel løb i stedet op i ca. 16 mia. euro (ca. 120 mia. kr.). Samtidig var prognoserne for trafikken under Den Engelske Kanal overvurderede.

Eurotunnelen har på nuværende tidspunkt en gæld på ca. 67 mia. kr. og arbejder i dag på at skabe et overskud, der er stort nok til at kunne betale renteudgifterne på de optagne lån.

Der er store forskelle mellem Femern Bælt-forbindelsen og Eurotunnelen. De væsentligste er sammenfattet i nedenstående tabel.

Tabel 1 Femern Bælt-forbindelsen og Eurotunnelen

| | Femern Bælt-forbindelsen | Eurotunnel |
|-----------------------------------|--|---|
| Finansiering | Statsgaranterede lån, muligvis suppleret med privat finansiering. Lave låneomkostninger. | Udelukkende privat finansiering. Høje låneomkostninger. |
| Anlægsomkostninger | Ca. 4 mia. euro | Ca. 16 mia. euro |
| Trafikprognoser | Dokumenteret forsigtige | Overvurderede |
| Transportformer | Vej + Bane. | Bane + Biltog |
| Alternative transportruter | Få | Mange |
| Banegods | 8 mio. tons. (forventet 2015) | 1,5 mio. tons. (2005) |
| Pris for passage (bil) | Ca. 420 kr. (2006-priser) | 1.400-1.800 kr. (2006-priser) |

Muligheden for en færgerute, der er fuldstændig parallel med en fast forbindelse over Femern Bælt

Hverken på Storebælt eller Øresund har det været muligt at drive færgeruter parallelt med broernes linjeføring.

Før åbningen var der to færgeruter mellem Sjælland og Fyn, som løb parallelt med Storebæltsforbindelsens linjeføring. Begge operatører valgte imidlertid at stoppe færgedriften på strækningen, da den faste forbindelse åbnede for biltrafik i juni 1998.

Erfaringerne fra Storebælt og Øresund viser, at der kan opretholdes færgeruter, hvis disse er placeret i rimelig afstand fra den faste forbindelses linjeføring.

Det har vist sig at være tilfældet for færgeruten mellem Helsingør og Helsingborg, der i dag besejles af tre operatører. I 2005 benyttede ca. 2 mio. biler og næsten 0,4 mio. lastbiler én af de tre operatører på færgeruten.

Nord for Storebæltsforbindelsen findes tre færgeruter, der alle besejles af Mols-Linien A/S. Det drejer sig om Odden-Århus, Odden-Ebeltoft og Kalundborg-Århus. I 1997, et år før broen blev åbnet for biltrafik, havde selskabet en omsætning på ca. 529 mio. kr., og i 2005 var omsætningen steget til ca. 717 mio. kr.

I dag er den gennemsnitlige trafik over Storebæltsforbindelsen mere end tre gange så stor, som den trafik, der tidligere var på de to færgeruter. Det har imidlertid ikke betydet, at rederier har forsøgt at genoptage færgefarten på ruten for at tage noget af denne trafik.

En parallel færgerute over Femern Bælt vil næppe kunne blive rentabel. Beregninger viser, at hvis en færgerute f.eks. kunne opnå en markedsandel på 8 pct., ville der være en omsætning for rederiet på ca. 13.000 kr. (1.800 €) pr. afgang. Dette er efter alt at dømme ikke tilstrækkeligt til at opretholde en rentabel færgedrift på ruten.

Det betyder, at færgeruten Rødby-Puttgarden sandsynligvis ikke vil kunne opretholdes efter åbningen af en fast forbindelse over Femern Bælt. Til gengæld vil den faste forbindelse ikke nævneværdigt berøre trafikken på færgeruten mellem Gedser og Rostock, som står til at få en betydelig fremgang i de kommende år.

Udvikling i færgefarten til de tyske Østersøhavne med en fast forbindelse over Femern Bælt

Det har været rejst hvordan en fast forbindelse over Femern Bælt vil påvirke udviklingen i færgefarten til/fra de tyske Østersøhavne, i særdeleshed havnene i Rostock og Sassnitz i Mecklenburg-Vorpommern.

De danske erfaringer fra Storebælt og Øresund viser, at alternative færgeruter på en vis afstand af de faste forbindelser ikke påvirkes negativt af etableringen af en fast forbindelse, jf. erfaringerne med Mols-Liniens ruter og færgefarten Helsingør-Helsingborg. Tværtimod får sådanne færgeruter oftest del i den generelle vækst i samhandel og samkvem, som en fast forbindelse giver anledning til. Forholdet mellem en fast forbindelse over Femern Bælt og færgerne over Østersøen er således ikke et "enten – eller" men et "både - og".

Den fremtidige aktivitet i de tyske Østersøhavne vil primært være påvirket af den forventede generelle vækst i godstransporten. Analyser viser, at de tyske østersøhavne i 2015 vil have en omsætning, målt i mængden af omsat gods, der er knap 50 pct. større end i dag, selv hvis der etableres en fast forbindelse over Femern Bælt.

Forventet godsomsætning i de tyske Østersøhavne, 2015 (Mio. tons)

| | <i>2005</i> | <i>2015</i> | <i>2005-2015</i> |
|-------------------|--------------------------|------------------------------------|---------------------|
| | <i>Samlet godsmængde</i> | <i>Med Femern Bæltforbindelsen</i> | <i>Vækst i pct.</i> |
| Lübeck/Travemünde | 27,3 | 38,4 | 41 % |
| Rostock | 22,9 | 32,4 | 40 % |
| Sassnitz | 5,5 | 11,1 | 100 % |
| I alt | 55,7 | 81,9 | 47 % |

Kilde: "Ferry connections and fixed links" drøftet i den dansk-tyske styregruppe maj 2006.

En fast forbindelse over Femern Bælt forventes ikke at ville give anledning til nogen nævneværdig ændring i godsmængderne i de tyske Østersøhavne sammenlignet med de ændringer, der følger af den generelle vækst frem mod 2015.

Regionale effekter af Femern Bælt-forbindelsen

Der er gennemført grundige analyser af de mulige regionale effekter af Femern Bælt-forbindelsen. Analyserne viser, at hvis de to regioner – Storstrøms Amt og Kreis Ostholstein – formår at udnytte de muligheder, som Femern Bælt-forbindelsen forventes at give, vil den faste forbindelse kunne medvirke til vækst og udvikling i de to regioner.

Eksempelvis vil den faste forbindelse reducere de samlede omkostninger til transport til/fra kontinentet for virksomhederne i Storstrøms Amt. Det vil forbedre eksportmulighederne for blandt andet industrivirksomhederne i de to regioner.

Turisterhvervet kan forventes at opnå gevinster ved en Femern Bælt-forbindelse. Der forventes således en vækst på op til 20 pct. inden for turisterhvervet som følge af den faste forbindelse.

Femern Bælt-forbindelsen vil muliggøre et tættere samarbejde mellem virksomheder og forskningsinstitutioner på tværs af bæltet. Det gælder eksempelvis mellem fødevarerindustrien på den danske side og forskningsinstitutioner på den tyske side. Inden for miljøområdet samt medico- og sundhedssektoren findes også muligheder for gensidig udnyttelse af viden og ekspertiser.

Desuden vil den faste forbindelse skabe gode udviklingsmuligheder inden for bygge- og anlægssektoren, som med den rette indsats vil kunne få et løft i forbindelse med byggeriet af forbindelsen, samt inden for sundhedsområdet, hvor de to regioner vil kunne supplere hinanden.

Miljøforhold i relation til en fast Femern Bælt-forbindelse

Den 30. januar 2006 offentliggjordes en fælles dansk-tysk miljøkonsultationsrapport "Femern Bælt forbindelsen og miljøet". Rapporten belyser den eksisterende miljømæssige viden om en fast forbindelse over Femern Bælt og har dannet baggrund for en fælles dansk-tysk offentlig høring om miljøspørgsmålene i relation til en fast forbindelse over Femern Bælt i foråret 2006.

For kyst-til-kyst anlægget viser rapporten bl.a., at de midlertidige miljømæssige påvirkninger, der kan være af flora og fauna på havbunden i anlægsfasen, vil have et relativt begrænset omfang. Påvirkningen kan desuden minimeres gennem omhyggelig planlægning og kontrol.

Hverken i anlægs- eller driftsfasen forventes en fast forbindelse over Femern Bælt at påvirke fugleforekomsterne i området væsentligt. Risikoen for, at anlægsarbejdet vil påvirke ynglende fugle i området, anses for lille. Det skyldes, at de vigtigste yngleområder ligger i stor afstand fra anlægsområdet.

Påvirkning af vandgennemstrømningen i Femern Bælt fra en fast forbindelse vurderes på det foreliggende grundlag at blive lille og uden væsentlig betydning for miljøforholdene i Femern Bælt og i Østersøen. Effekterne forventes at være små sammenlignet med årsvariationer og de forventede langsigtede forandringer forårsaget af klimaændringer m.v. Da en fast forbindelse over Femern Bælt forventes at erstatte den energitunge færgefart, vil en fast forbindelse på trods af øget trafik både umiddelbart efter åbningen og på langt sigt medføre en mindsket udledning af skadelige stoffer. CO₂-udledningen forventes således i 2040 reduceret med, hvad der svarer til den nuværende årlige CO₂-udledning fra cirka 20.000 personers energiforbrug.

En hovedkonklusion i svarrapporten er, at de hidtil udførte miljøkonsekvensvurderinger giver det indtryk, at der vil forekomme miljøeffekter på mange forskellige områder, men også at de er håndterbare. Som eksempler på sådanne muligheder kan nævnes mindskning af de fysiske anlægs indflydelse på vandgennemstrømningen gennem strømning af konstruktionerne og reduktion af antallet af bropiller, tilpasning af linjeføringen samt justering af anlæggets belysning ved særlige vejrforhold for at modvirke, at fugle kolliderer med anlægget. Hertil kommer de ovenfor nævnte miljøgevinster i form af reducerede emissioner.

Miljøerfaringerne fra de faste forbindelser over Storebælt og Øresund har været positive, idet en lang række bekymringer, der på forhånd blev givet udtryk for fra forskellige side, efterfølgende har vist sig at være ubegrundede.

Maastricht-kriteriernes relevans for Femern Bælt-projektet

Det har været rejst, hvorvidt de såkaldte Maastricht-kriterier, som går på medlemsstaternes budgetunderskud og offentlige gæld, udgør et problem for brugen af statsgarantier i forbindelse med et projekt som Femern Bælt-projektet. Dette er imidlertid ikke tilfældet, jf. gennemgangen nedenfor.

I henhold til art. 104 i Traktat om Oprettelse af Det Europæiske Fællesskab fra 1993 skal medlemsstaterne undgå uforholdsmæssigt store offentlige underskud. På dette grundlag overvåger Kommissionen udviklingen i medlemsstaternes budgetter og offentlige gæld.

Den statistiske behandling af statsgarantier har betydning for opgørelsen af den offentlige gæld og dermed for spørgsmålet om, hvorvidt garantier, som en medlemsstat yder, har betydning for medlemsstatens overholdelse af Maastricht-kriterierne.

På denne baggrund har spørgsmålet om, hvorvidt en statsgarantimodel til finansiering af Femern-forbindelsen ville have betydning for – navnlig Tysklands – overholdelse af Maastricht-kriterierne, været rejst i forbindelse med Femern-drøftelserne.

Af Eurostats officielle regler om behandlingen i nationalregnskabet af statsgarantier fremgår: *“The general principle is that a guaranteed liability is that of the issuer (debtor), as long as the latter does not call the guarantee. In the national accounts, the liability is recorded solely in the enterprise balance sheet. For the government, it is a contingent liability (ESA95 § 5.05). It should not be taken into account in the calculation of government debt.”*

Heraf følger, at statsgarantier kun tæller med i nationalregnskabet, hvis de udløses. Det indebærer, at en statsgaranti er uden for den offentlige gæld efter Maastricht-kriterierne, så længe garantien ikke udløses. I et økonomisk sundt projekt som f.eks. Femern-projektet må risikoen for, at statsgarantien udløses, således betragtes som teoretisk.

Konklusionen er dermed, at der ikke er noget problem med statsgarantier i relation til Maastricht-kriterierne på det nuværende grundlag.

Endelig bemærkes, at der er udstedt garantier fra staten i forbindelse med etableringen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Det kan oplyses, at disse garantier ikke har været udløst, og at staten således ikke har haft udgifter som følge af disse garantier, ligesom garantierne ikke giver anledning til hensættelse af reserver på finansloven med henblik på en evt. indfrielse af garantierne.