

På grundlag af resultaterne af disse undersøgelser fik de to landes trafikministerier udarbejdet en sammenfattende rapport om projektets økonomi, *'Financial Analysis, Traffic Forecast and Analysis of Railway Payment, Trafikministeriet og Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2003'*.

I 2004 udarbejdede Trafikministeriet en opdatering af den finansielle analyse blandt andet på baggrund af et opdateret anlægsbudget og på grundlag af de indhøstede erfaringer fra Øresund og Storebælt vedrørende drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, *'Finansiel Analyse, Trafikministeriet, 2004'*.

I 2004 offentliggjorde Trafikministeriet desuden en ny samfundsøkonomisk analyse, der belyste de positive samfundsøkonomiske effekter af en fast forbindelse for Danmark, Sverige, Tyskland og øvrige europæiske lande, *'Samfundsøkonomisk vurdering af en fast forbindelse over Femern Bælt, Cowi, 2004'*.

De to landes trafikministerier offentliggjorde i 2004 en analyse af de dynamiske og strategiske effekter af en fast forbindelse over Femern Bælt, *'Economy-wide benefits, Dynamic and Strategic Effects of a Fehmarn Belt Fixed Link, Copenhagen Economics and Prognos, 2004'*. Analysen belyste de mere langsigtede gevinster af Femern Bælt-forbindelsen, der opstår på baggrund af en styrket konkurrence, forbedret konkurrenceevne, øget produktivitet og lavere omkostninger.

Den 23. juni 2004 underskrev de to landes trafikministre en fælles erklæring om samarbejdet om den videre udvikling af projektet. Det fremgår af den fælles erklæring, at parterne på grundlag af Danmarks gode erfaringer med statsgarantimodellen fra finansieringen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund ville lægge en sådan finansieringsform til grund for det videre arbejde med Femern Bælt-forbindelsen. Med statsgarantimodellen finansieres anlægsudgifterne via statsgaranterede lån, der tilbagebetales på grundlag af indtægter fra brugerbetaling.

Parterne erklærede desuden, at en kombineret vej- og jernbaneforbindelse af transportpolitiske og trafikale grunde er den rigtige model for en fast forbindelse, og at en god teknisk løsning syntes at ville være en skråstagsbro med en firesporet motorvej, nødspor og en dobbeltsporet jernbane. En alternativ mulig anlægsteknisk udformning ville være en sænketunnel – også med en firesporet motorvej og en dobbeltsporet jernbane.

Parterne var også enige om at tage hensyn til den nødvendige opgradering af de eksisterende forbindelser til baglandet i den kommende planlægning af transportinfrastrukturen. Parterne forpligtede sig til at gennemføre opgraderingen i takt med trafikbehovet.

Endelig enedes parterne om at igangsætte mere omfattende undersøgelser af især sejladsikkerhedsmæssige aspekter og miljøet. Med henblik på at sikre at projektet opfylder de myndighedsmæssige krav og med henblik på at øge offentlighedens kendskab til projektet, enedes ministrene om at gennemføre en offentlig høring vedrørende de miljømæssige aspekter ved en fast forbindelse over Femern Bælt.

Som et led i udarbejdelsen af høringsmaterialet enedes de to landes trafikministerier om at få udarbejdet supplerende undersøgelser vedrørende visse miljømæssige aspekter af projektet. For det første var det et ønske, at problemstillingen vedrørende vindmæssige påvirkninger af trafikken på en broforbindelse og vedrørende den mulige indflydelse på fuglelivet blev belyst. Endvidere besluttede ministerierne at få foretaget en undersøgelse af luftemissionsforholdene ved en fast forbindelse i forhold til fortsat færgefart.

Undersøgelsen vedrørende trafikale restriktioner som følge af vindforholdene *'Traffic Restrictions due to Wind on the Fehmarn Belt Bridge, Risø and Deutsche Wetterdienst'*, blev offentliggjort i 2005 og viste, at trafikken på forbindelsen kan blive påvirket i ca. 2 pct. af tiden svarende til de eksisterende forhold på Femern Sund-broen.

Rapporten vedrørende risikoen for påvirkninger af fugle i forbindelse med projektet, som blev udarbejdet af Danmarks Miljøundersøgelser i samarbejde med 'Vogelwarte Helgoland', 'Preliminary risk Assessment on Birds', blev også offentliggjort i 2005.

I 2005 blev også rapporten vedrørende luftemissioner, *'Fixed Link Across Fehmarnbelt – Effects on Emissions to Air, Cowi in cooperation with DMU'*, offentliggjort. Det fremgår af rapporten, at en fast forbindelse over Femern Bælt vil medføre en reduktion i alle former for trafikrelaterede luftemissioner, herunder CO₂ og NO_x. Reduktionen vil være anseelig i både et kort og et langt perspektiv. Rapporten beregner, at der med etableringen af en fast forbindelse kan forventes en reduktion af CO₂-udledningen på ca. 220.000 tons årligt i 2040 svarende til CO₂-udledningen fra 20.000 personers årlige energiforbrug sammenlignet med scenariet, hvor der er fortsat færgedrift på ruten. Ændringerne i trafikmønstret og trafikmængden er baseret på Femern Bælt-trafikmodellen, som er publiceret i rapporterne *'Fehmarn Belt Forecast 2002 – Final Report, april 2003'* og *'Fehmarn Belt Forecast 2002 – Reference Cases, november 2003'*. Trafikprognosens konklusioner kan ses nedenfor i lovforslagets afsnit 6.3. Det vigtigste bidrag til disse reduktioner stammer fra, at færgerne ikke længere forventes at sejle mellem Rødby og Puttgår-