

den. Det vil desuden bidrage positivt til reduktionen af CO₂-udledningen, at godstogstrafikken mellem Hamborg og København kan spare 160 km sammenlignet med den rute over Storebælt, som godstogene benytter i dag. I beregningen er der også medregnet en gevinst ved en vis omlægning af godstrafik fra vej til jernbane. Belysning af CO₂-påvirkningen vil indgå i miljøundersøgelserne.

Med henblik på at medtage en indledende vurdering af de miljømæssige påvirkninger ved udbygning af jernbanen på strækningen Ringsted-Rødby blev der udarbejdet rapporter vedrørende de natur- og miljømæssige interesseområder på strækningen, *'Jernbaneanlæg i tilknytning til en fast Femern Bælt forbindelse - Indledende vurdering af miljøkonsekvenser ved en udbygning og opgradering af den eksisterende jernbane, Trafikstyrelsen, 2005'* og *'Indledende støjundersøgelse Ringsted-Rødby, Trafikstyrelsen, 2005'*.

En fælles dansk-tysk miljøkonsultationsproces blev lanceret i januar 2006 med offentliggørelse af konsultationsrapporten *'Femern Bælt forbindelsen og miljøet'*. Myndigheder, interesseorganisationer og offentligheden i al almindelighed blev opfordret til at deltage i konsultationsprocessen. Der blev i løbet af konsultationsperioden modtaget en lang række konsultations svar. Miljøkonsultationsrapporten blev desuden fremsendt til HELCOM (Østersølandenes samarbejde om beskyttelse af Østersøens havmiljø) med henblik på orientering af Østersølandene om projektet. Den overordnede konklusion i konsultationsrapporten er, at Femern Bælt-forbindelsen vil have relativt få og håndterbare konsekvenser for miljøet.

I rapporten *'Svarrapport vedrørende miljøkonsultation om Femern Bælt forbindelsen, oktober 2006'* afgav det danske og det tyske transportministerium deres foreløbige svar på de vigtigste kommentarer og spørgsmål, der blev rejst i konsultationssvarene.

Den faste forbindelse over Femern Bælt skal forbedres, opføres og drives således, at skadelige virkninger på miljø og natur forebygges, og uundgåelige betydelige forringelser, især med hensyn til det europæiske Natura 2000 netværk, imødegås på en passende måde i overensstemmelse med gældende ret.

I det projektforslag, som indgik i miljøkonsultationsrapporten, er der indarbejdet væsentlige miljømæssige hensyn. Det gælder blandt andet vedrørende hensynet til vandudskiftningen i Østersøen. Det er således i det foreliggende projekt forudsat, at spændvidden i tilslutningsbroerne til højbroen over sejlrueten er på 240 meter mod 140 meter på Øresundsbron.

Som et led i den myndighedsmæssige godkendelse af projektet skal der i henhold til såvel EU's som

dansk og tysk regulering foretages tilbunds gående undersøgelser og vurderinger af projektets virkninger på miljøet (VVM). Til grund herfor vil blandt andet ligge VVM-direktivet, Natura 2000-direktiverne (fuglebeskyttelses- og habitatdirektiverne), vandrammedirektivet samt havstrategidirektivet.

Endvidere skal de miljømæssige vurderinger af projektet i henhold til såvel VVM-direktivet som Espoo-konventionen forelægges Østersølandene med henblik på høring af landene om projektets eventuelle grænseoverskridende effekter. Også HELCOM (Østersølandenes samarbejde om beskyttelse af Østersøens havmiljø) vil skulle høres om projektets miljømæssige forhold. Resultater fra overvågning, analyser og lignende vil blive gjort tilgængelige for offentligheden hurtigst muligt.

I februar 2006 blev en analyse af de regionale effekter af Femern Bælt-forbindelsen *'Regional Effects of a Fixed Fehmarn Belt Link, Copenhagen Economics and Prognos'* offentliggjort. Ifølge analysen har den socio-økonomiske udvikling i de to regioner Storstrøms Amt og Kreis Ostholstein i de sidste årtier været mindre positiv sammenlignet med andre regioner i Danmark og Tyskland. En fast forbindelse over Femern Bælt vil indebære store udfordringer og muligheder for de to regioner. Hvis regionerne udnytter de muligheder, som en fast forbindelse giver inden for blandt andet bygge-, turist- og eksportområdet, vil den faste forbindelse kunne være en katalysator for vækst i området.

I september 2008 blev en opdateret finansiel analyse af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg, *'Fast forbindelse over Femern Bælt - Finansiel analyse'*, offentliggjort. Analysen viser, at kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt udformet som en skræntagsbro isoleret set kan forventes at være betalt på ca. 23 år. Når udbygningen af de danske landanlæg finansieres med afkast fra kyst til kyst-forbindelsen, forventes kyst til kyst-forbindelsen at være betalt på ca. 26 år. De danske landanlæg kan forventes at være betalt ca. 30 år efter åbning, det vil sige ca. 4 år efter, at kyst til kyst-forbindelsen er blevet gældfri. I analysen er der regnet på effekter af ændringer i anlægsudgifter, realrente, EU-tilskuddets størrelse og jernbanebetalingen. Eksempelvis fremgår det, at hvis anlægsudgiften for kyst til kyst-forbindelsen bliver 15 pct. højere end skønnet, dvs. knap 38 mia. kr., kan tilbagebetalingstiden for kyst til kyst-forbindelsen alt andet lige forventes at blive ca. 30 år, dvs. ca. 4 år længere end på baggrund af det foreløbige anlægsskøn på ca. 33 mia. kr.