

Der er foretaget rentabilitetsberegninger af Femern Bælt-forbindelsen i form af en finansiel analyse. Beregningerne er foretaget på grundlag af forsigtige forudsætninger om blandt andet vejtrafikken, taksterne på vejforbindelsen og realrenten. Vejtrafikken forudsættes i åbningsåret 2018 i gennemsnit at udgøre 7.700 køretøjer dagligt for derefter frem til 2022 at stige til i gennemsnit 10.300 køretøjer dagligt. Det er således i beregningerne forudsat, at det forventede trafikspring på godt 40 pct. i vejtrafikken realiseres gradvist i løbet af de første fire driftsår. I rentabilitetsberegningerne forventes vejtrafikken at stige med 1,7 pct. om året fra åbningen af den faste forbindelse til og med det 25. driftsår. Herefter antages nulvækst i trafikken.

I den finansielle analyse er taksterne beregningsteknisk baseret på overfartspriserne på Rødby–Puttgården i 2002 fremskrevet til 2008-priser, hvilket indebærer en takst for personbiler på 400 kr. inkl. moms, altså lidt lavere end de tidligere nævnte overfartspriser i 2007 fremskrevet til 2008-priser. Baseret på en realrenteantagelse på 3,5 pct. p.a. forventes den faste forbindelse over Femern Bælt at kunne være gældfri efter ca. 26 år, mens landanlæggene finansieret via afkast fra den faste forbindelse vil være betalt ca. 30 år efter forbindelsens åbning. Til sammenligning forventes Storebæltsforbindelsen i dag at være gældfri efter ca. 26 år, Øresundsbron efter ca. 30 år og de danske landanlæg i tilslutning til Øresundsbron efter ca. 42 år.

7. Administrative konsekvenser

Undersøgelles- og projekteringsarbejdet forestås af de i lovforslagets § 5 nævnte selskaber, Trafikstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet og Miljøministeriet. Forslaget har således primært konsekvenser for staten. De berørte kommuner og regioner vil blive inddraget i projekteringsarbejdet i det nødvendige omfang. Projektet vil derfor medføre administrative konsekvenser for disse kommuner og regioner i forbindelse med blandt andet myndighedsbehandling vedrørende projektet, primært Lolland Kommune og Region Sjælland.

Det kan på lokalt og regionalt niveau undersøges, hvordan man bedst muligt udnytter det erhvervsudviklingsmæssige potentiale i lokalsamfundet efter åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder ved undersøgelse af den fremtidige anvendelse af arealer og havnefaciliteter ved blandt andet Rødby Havn.

Der er allerede i dag på lokalt og regionalt niveau i Sydsjælland og Lolland-Falster igangsat en række initiativer, der har til formål at udnytte det erhvervsmæs-

sige potentiale, som en etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt vil indebære. Der er i regi af Vækstforum Sjælland igangsat en indsats, der har til formål at sikre, at der etableres samarbejdsrelationer til alle relevante aktører i arbejdet med at profilere forbindelsen og undersøge mulighederne for erhvervsmæssig vækst. Hertil kommer også Fonden Femern Bælt Forum, som er etableret af lokale og regionale myndigheder samt interessenter med henblik på at udvikle en fælles strategi- og handlingsplan for den dansk-tyske Femern Bælt-region og derigennem bidrage til udviklingen af erhvervsliv og arbejdsmarked i området.

I forbindelse med en senere anlægslov vil det skulle undersøges, om der er behov for, at indsatsen styrkes.

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgerne.

8. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke i sig selv miljømæssige konsekvenser. I forbindelse med projekteringen vil der blive gennemført undersøgelser, herunder VVM med tilhørende offentlig høring, som belyser projektets påvirkning af omgivelserne, eksempel vedrørende støj og vibrationer, natur- og planforhold. I forbindelse med VVM-undersøgelserne vil der blive foretaget en undersøgelse af udledningen af CO₂ ved anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og mulighederne for at begrænse denne.

Den endelig beslutning om forbindelsens linjeføring og anlægstekniske udformning skal ske på baggrund af resultaterne af disse undersøgelser. Dette er således også baggrunden for, at Folketinget i første omgang forelægges en projekteringslov, der løber frem til gennemførelsen af VVM-processen. Efter gennemførelsen af VVM-processen udarbejdes der et forslag til anlægslov.

Det er på nuværende tidspunkt ikke afklaret, om der vil blive tale om én samlet anlægslov for hele projektet eller to anlægslove for henholdsvis den faste forbindelse og for de tilhørende danske landanlæg.

9. Forholdet til EU-retten

Projekteringen skal foretages i overensstemmelse med EU-bestemmelser vedrørende udbud, herunder direktiv 2004/18/EF, der finder anvendelse for varer, tjenesteydelser og bygge- og anlægsopgaver, og EU-bestemmelser vedrørende miljøpåvirkninger (VVM), herunder direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer.

Udbudsdirektivet gælder for statslige og lokale myndigheder. Endvidere gælder direktivet for orga-