7. juli 2010

Fakta om den faste forbindelse over Femern Bælt

Den faste Femern Bælt-forbindelse anlægges for at forbedre infrastrukturen mellem Skandinavien, Tyskland og det øvrige Europa. Samtidig vil forbindelsen styrke den regionale udvikling på begge sider af bæltet.

Selve anlægsarbejdet ventes at gå i gang i 2013 og at blive afsluttet i 2018.

Forbindelsen fra kyst til kyst bliver ca. 19 km lang.

Siden 1963 har færgerne sejlet mellem Rødby og Puttgarden – den såkaldte ”Fugleflugtslinie”.

Den planlagte, faste forbindelse består af en såkaldt 4 + 2 løsning, dvs. en fire-sporet motorvej og en to-sporet jernbane.

En række forskellige, tekniske løsninger er blevet undersøgt, men der er endnu ikke truffet beslutning om den endelige udformning af forbindelsen.

En skråstagsbro er den foretrukne løsning mens sænketunnel er det foretrukne alternativ. Begge muligheder undersøges løbende.

Linjeføringen er ikke lagt fast endnu. Femern A/S undersøger en bred korridor øst og vest for færgernes nuværende sejlrute. Den præcise linjeføring bliver endeligt fastlagt når projektet er godkendt i Tyskland og Danmark med udgangen af 2012.

Anlægsomkostningerne til en skråstagsbro er på forhånd kalkuleret til ca. 33 mia. kr. - svarende til 4,5 mia. Euro - (prisniveau 2008), mens en sænketunnel er beregnet til ca. 41 mia. kr. – svarende til 5,5 mia. Euro - (prisniveau 2008). Den eksakte anlæggsum vil først kunne fastlægges, når design og linieføring er endeligt afklaret.

Forbindelsen over Femern Bælt vil blive bygget for lånte penge. Lånene betales senere tilbage af brugerne af forbindelsen, dvs. bilisterne og jernbaneoperatørerne.

Den danske stat stiller som ejer garanti for de lån, som selskabet optager. Herved opnår selskabet samme lånevilkår som den danske stat, hvilket medfører de lavest mulige renteudgifter.

EU har allerede støttet den faste forbindelse med godt 2,5 mia. kr. – svarende til 339 mio. Euro - for perioden 2007-2013. Det svarer til godt 25 pct. af de udgifter, der forventes afholdt til projektet, frem til 2013.

Prisen for at krydse den faste forbindelse forudsættes at tage udgangspunkt i prisen på en færgebillet mellem Rødby – Puttgarden i 2007.

Foreløbige beregninger viser, at den faste forbindelse, inklusive de danske landanlæg, vil kunne betales tilbage over en periode på omkring 30 år.

Femern A/S har til opgave at designe og planlægge en fast forbindelse mellem Danmark og Tyskland over Femern Bælt. Femern A/S er en del af det danske, statsejede Sund & Bælt Holding A/S, der har erfaringer fra anlæg af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Femern A/S Vester Søgade 10 1601 København V Tlf. +45 33 41 63 00 Fax +45 33 41 63 01 www.femern.com CVR 28 98 65 64 Ref. Dok.

Danmark og Tyskland har i øvrigt aftalt, at de hver især er ansvarlige for at udbygge og finansiere egne landanlæg.

Biltrafikken over Femern Bælt forventes at nå ca. 10.000 biler pr dag få år efter åbningen. Prognosen for togtrafikken er 3.800 togpassagerer pr dag

Den faste forbindelse vil afkorte rejsetiden mellem København og Hamburg med ca. en time, så en togrejse vil fremover tage ca 3,5 time mellem de to byer.