

(UDKAST af 31. oktober 2008)

Forslag

til

Lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

Ratifikation

§ 1. Traktaten af 3. september 2008 mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt kan ratificeres på Danmarks vegne.

Projektering

§ 2. Transportministeren bemyndiges til at forberede, undersøge, projektere samt til at træffe andre dispositioner, som er nødvendige med henblik på etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt samt tilhørende landanlæg i Danmark.

§ 3. Den faste forbindelse over Femern Bælt projekteres som en kombineret jernbane- og vejforbindelse bestående af en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane og en firesporet motorvej og i overensstemmelse med de øvrige forudsætninger, som fremgår af den i § 1 nævnte traktat. Den faste forbindelse over Femern Bælt etableres mellem Puttgarden og Rødbyhavn med tilhørende betalingsanlæg, der placeres i Danmark, samt diverse driftsfaciliteter.

Stk. 2. I tilslutning til den i stk. 1 nævnte faste forbindelse foretages en projektering af en udbygning af de eksisterende jernbanelandanlæg i Danmark bestående af:

- 1) en udbygning af jernbanen på strækningen fra Vordingborg til Storstrømsbroen og fra Orehoved til Rødbyhavn til dobbeltspor og
- 2) elektrificering af jernbanen på strækningen mellem Ringsted og Rødbyhavn
- 3) Hele den danske del af jernbane anlægget, inkl. Broforbindelsen, er en del af det Trans Europæiske Net (TEN) og det gælder derfor at EU's direktiver med underliggende tekniske specifikationer for interoperabilitet (de såkaldte TSP'er) skal overholdes.

Tre spørgsmål som bør afklares og efterfølgende specificeres:

- 1) Det skal afklares om det tilsvarende EU relaterede er indarbejdet for den tyske del af jernbane projektet
- 2) Det skal afklares om det er TSP'er for "high speed" eller for conventional rail som skal være gældende for hele forbindelsen (tyske og danske anlæg)
- 3) Det skal afklares hvilke undtagelser man ønsker at foretage fra direktiverne/TSP'erne f.eks hastighedsnedsættelser eller andre trafikmæssige forhold, som reducerer de benefits, der er visionen i direktiverne/TSP'erne for et sammenhængende velfungerende jernbanenet med høj kvalitet, produktivitet, robusthed, effektivitet og sammenhæng

Stk. 3. Transportministeren kan endvidere i tilslutning til den i stk. 1 nævnte faste forbindelse foretage projektering af nødvendig opgradering og miljømæssig forbedring af den eksisterende motorvej på strækningen mellem Sakskøbing og Rødbyhavn.

§ 4. Transportministeren forestår efter samråd med miljøministeren udarbejdelse af VVM-redegørelser for såvel den faste forbindelse som de tilhørende landanlæg, herunder høring, samt andre nødvendige miljøvurderinger af projektet.

Organisation

§ 5. Transportministeren bemyndiges til at organisere projekteringen og træffe andre nødvendige dispositioner vedrørende de i § 3 nævnte anlæg og de i § 4 nævnte miljøvurderinger, herunder ved at henlægge opgaver til et eller flere eksisterende eller nyetablerede selskaber, der direkte eller indirekte er fuldt ejet af staten.

§ 6. For selskaberne gælder lovgivningen om aktieselskaber med de ændringer, der følger af denne lov.

Stk. 2. Selskabernes vedtægter og ændringer i disse skal godkendes af transportministeren.

Stk. 3. Transportministeren kan om spørgsmål af væsentlig betydning give selskaberne generelle eller specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed.

§ 7. Selskaberne kan optage lån og benytte andre finansielle instrumenter til finansiering af projektering og andre nødvendige dispositioner vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt samt til projektering og andre nødvendige dispositioner vedrørende landanlæggene i Danmark. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige vilkår.

Stk. 2. Transportministeren kan indskyde en aktiekapital på op til 500 mio. kr. i det eller de direkte eller indirekte fuldt statsejede selskaber, der henlægges opgaver til i henhold til § 5. Såfremt det eller de selskaber, der henlægges opgaver til i henhold til § 5, er datterselskaber af et allerede eksisterende direkte eller indirekte fuldt statsejet selskab, kan dette allerede eksisterende selskab selv foretage indskud på op til 500 mio. kr. i disse datterselskaber.

Stk. 3. Finansministeren bemyndiges til at yde garanti af statskassen for betaling af renter og afdrag.

Stk. 4. Finansministeren bemyndiges til, i det omfang dette må anses for hensigtsmæssigt, at dække selskabernes finansieringsbehov ved ydelse af statslån til selskaberne. Statslånet må ikke ydes på bedre vilkår end dem, som staten selv kan opnå som låntager.

Stk. 5. Den danske stat garanterer uden særlig tilkendegivelse i det enkelte tilfælde for selskabernes øvrige økonomiske forpligtelser.

§ 8. Et aktieselskab, som har optaget lån i medfør af § 7, kan vederlagsfrit helt eller delvist viderelåne og overføre de optagne lån til de øvrige aktieselskaber, der henlægges opgaver til i henhold til § 5. Lån, inklusive eventuelle påløbne renter, provisioner eller lignende ydet af og til aktieselskaber, der henlægges opgaver til i henhold til § 5, eller overførsel af de optagne lån mellem aktieselskaberne, er ikke underlagt beskatning i henhold til skattelovgivningens regler.

§ 9. Hvis den for selskaberne for et indkomstår opgjorte skattepligtige indkomst udviser underskud, kan dette underskud fradrages i selskabernes skattepligtige indkomst for de følgende indkomstår.

Stk. 2. Selskaberne skal være momsregistreret i Danmark og Tyskland.

Byggelinjer, forbud og overtagelse af arealer mv.

§ 10. Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelse af de anlæg, der er nævnt i § 3. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 15 år. Byggelinjepålægget kan ved et nyt pålæg forlænges med op til yderligere 10 år.

Stk. 2. På arealer, der ligger inden for byggelinjen, må der ikke uden tilladelse fra transportministeren opføres ny bebyggelse, herunder ved tilbygning eller ved genopførelse af nedbrændt eller nedreven bebyggelse, ligesom der ikke uden tilladelse fra transportministeren må foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse. På sådanne arealer må der heller ikke indrettes sportspladser, kirkegårde, tankanlæg, grusgrave eller andre anlæg af blivende art.

§ 11. Transportministeren kan, som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer, nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af de i § 3 nævnte anlæg, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 10, stk. 2. Et sådant forbud kan kun nedlægges for et tidsrum af 1 år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

Stk. 2. Vedkommende kommune skal indberette til transportministeren, inden der meddeles tilladelser til byggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af projekteringen. Hvis transportministeren ikke inden for 2 måneder efter at have modtaget sådan indberetning nedlægger forbud i henhold til stk. 1, kan byggetilladelse meddeles.

§ 12. Transportministeren skal i stedlige blade offentliggøre byggelinjepålæg efter § 10. Transportministeren skal sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Stk. 2. Klage over pålæg af byggelinjer skal ske senest 4 uger efter, at meddelelsen er kommet frem til den pågældende. Når fristen for klage er udløbet, og der er truffet afgørelse i klagesagerne, skal byggelinjepålægget tinglyses med angivelse af hjemmel.

Stk. 3. Klage over en afgørelse om byggelinjepålæg fritager ikke klageren for at efterkomme pålægget. Klagemyndigheden kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

Stk. 4. Byggelinjepålægget skal fra offentliggørelsen respekteres af ejendommens ejere og brugere og af panthavere og andre indehavere af rettigheder over ejendommene, uanset hvornår rettighederne er erhvervet.

Stk. 5. Forinden byggearbejder iværksættes på en ejendom, hvorpå der er pålagt byggelinjer efter § 10, skal byggherren indhente oplysning hos transportministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

§ 13. Hvis ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 10, afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer, kan ejeren på ethvert tidspunkt kræve, at transportministeren overtager arealet mod erstatning.

Stk. 2. Ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 10, kan på ethvert tidspunkt desuden kræve, at transportministeren overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår, og ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå arealet før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

Stk. 3. Udgør det med byggelinje pålagte areal kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller således beskaffen, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som selvstændig ejendom eller udnyttes på rimelig måde. Tilsvarende gælder, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de i stk. 2 nævnte situationer.

Stk. 4. Afslår transportministeren ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der ikke enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til de i §§ 57 og 58 i lov

om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder. Taksationsmyndighederne afgør, om ejernes krav efter stk. 1-3 skal imødekommes og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder bestemmelserne i §§ 58 a-62 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

Stk. 5. Afgørelser, der kan påklages efter stk. 4, kan ikke indbringes for domstolene, før klageadgangen er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt inden for 6 måneder efter, at afgørelsen er kommet frem til klageren.

§ 14. Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren forlods overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af projekteringen, når ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation, og ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Stk. 2. Overtagessummen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Adgang til undersøgelser

§ 15. Transportministeren har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på at foretage undersøgelse og projektering af de anlæg, der er nævnt i § 3.

Stk. 2. Ejeren af arealet skal underrettes skriftligt senest 8 dage inden gennemførelsen af undersøgelsen mv. efter stk. 1.

Stk. 3. Erstatning for skade, som måtte blive påført grundejeren ved de i stk. 1 nævnte foranstaltninger, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Øvrige bestemmelser

§ 16. Staten stiller vederlagsfrit de vandområder og havbund, hvorover staten udøver højhedsret, som er nødvendige for forberedelse, undersøgelse og projekteringen af den faste forbindelse over Femern Bælt, til rådighed for selskaberne.

§ 17. Selskaberne afholder efter aftale med transportministeren alle udgifter til det arbejde, der i henhold til § 5 henlægges til disse selskaber, herunder omkostninger i forbindelse med pålæg og offentliggørelse af byggelinjer samt overtagelse af arealer i medfør af denne lov, jf. §§ 10-16.

§ 18. Transportministeren kan bemyndige selskaberne til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

Stk. 2. For så vidt angår tilhørende jernbanelandanlæg i Danmark, jf. § 3, stk. 2, vil selskaberne kunne overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og anden relevant myndighedsgodkendelse, til Trafikstyrelsen og Banedanmark.

Stk. 3. For så vidt angår tilhørende vejlandanlæg i Danmark, jf. § 3, stk. 3, vil selskaberne kunne overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og anden relevant myndighedsgodkendelse, til Vejdirektoratet.

Stk. 4. For så vidt angår den faste forbindelse med tilhørende landanlæg i Danmark vil selskaberne kunne overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og anden relevant myndighedsgodkendelse, til institutioner under Miljøministeriet.

Stk. 5. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes efter

denne lov, for så vidt bestemmelser herom ikke er fastsat i loven, herunder om klagefrister, og om at afgørelserne ikke kan påklages til transportministeren.

§ 19. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets hovedpunkter

Lovforslaget indebærer, at Folketinget meddeler samtykke til, at en traktat mellem Danmark og Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt kan ratificeres på Danmarks vegne. Traktaten er en folkeretlig bindende aftale, der er udarbejdet på baggrund af den politiske aftale af 29. juni 2007 mellem Danmark og Tyskland.

Lovforslaget indebærer endvidere, at transportministeren bemyndiges til at undersøge og projektere en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, herunder ved at henlægge opgaver til et eller flere eksisterende eller nyetablerede selskaber der direkte eller indirekte er fuldt ejet af staten.

Den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende betalingsanlæg og driftsfaciliteter skal projekteres som en kombineret jernbane- og vejforbindelse bestående af en elektrificeret, dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej.

Der skal desuden foretages projektering af en udbygning af landanlæg i Danmark i tilslutning til den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder elektrificering og udbygning af jernbanen til dobbeltspor mellem Ringsted og Rødbyhavn.

Transportministeren får med lovforslaget adgang til at foretage de undersøgelser, som er nødvendige for at forberede anlæggelsen af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. De grundige forundersøgelser omfatter miljøundersøgelser (VVM-undersøgelser), herunder udledning af CO₂ og støjpåvirkning. Andre større forundersøgelser vedrører de geologiske forhold samt undersøgelser af de sejladsikkerhedsmæssige forhold.

Den endelig beslutning om forbindelsens linjeføring og anlægstekniske udformning skal ske på baggrund af blandt andet VVM-undersøgelsesresultat. Dette er baggrunden for, at Folketinget i første omgang forelægges en projekteringslov. Det forventes, at der omkring 2012 på basis af projekteringsarbejdet vil kunne fremsættes forslag til en anlægslov, der vil give hjemmel til at igangsætte anlægsarbejdet.

Det foreslås, at transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre

gennemførelsen af de nødvendige anlæg. Desuden foreslås det, at ministeren efter ejerens anmodning, i de tilfælde hvor byggelinjepålæg virker særligt indgribende, kan overtage en ejendom helt eller delvist. Endvidere foreslås det, at ministeren bemyndiges til at erhverve ejendomme, der berøres særligt indgribende af projekteringen, når ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen forud for endelig beslutning om anlægget.

De foreslåede bestemmelser om pålæg af byggelinjer og bemyndigelse til i visse tilfælde at erhverve berørte ejendomme svarer i al væsentligt til bestemmelserne i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 432 af 22. maj 2008, samt lov nr. 244 af 21. marts 2007 om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Før gennemførelsen af VVM er de skønnede anlægsudgifter i 2008-priser i størrelsesordenen 33 mia. kr. for kyst til kyst-forbindelsen udformet som en skråningsbro. For de danske landanlæg er de skønnede anlægsudgifter i 2008-priser i størrelsesordenen 8-9 mia. kr. Anlægsudgifterne er i sagens natur behæftet med usikkerhed. Med hensyn til de tyske landanlæg har man fra tysk side oplyst, at de seneste skøn er på 7 mia. kr. i anlægsudgifter.

Europa-Kommissionen har bevilliget godt 2,5 mia. kr. i støtte til projektet i perioden 2007-2013. Samlet set svarer støtten til ca. 25 pct. af de forventede udgifter i perioden frem til 2013 til forundersøgelser, projekterings- og anlægsudgifter. Der vil blive ansøgt om støtte for perioden efter 2013.

Det er forudsat, at den faste forbindelse over Femern Bælt bliver brugerbetalt. Danmark har i traktaten forbeholdt sig ret til at finansiere udbygningen af de danske landanlæg med afkast fra den faste forbindelse.

Det er målet, at den faste forbindelse over Femern Bælt åbner for trafik i 2018. Dette kræver, at processen i både Danmark og Tyskland forløber planmæssigt frem til åbningstidspunktet.

Traktaten mellem Danmark og Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt indgår som bilag til lovforslaget.

2. Lovforslagets baggrund

De faste forbindelser over Storebælt og Øresund har været milepæle i udviklingen af den danske infrastruktur. Forbindelserne har været en markant opgradering af både de nationale og internationale transportkorridorer og har derigennem været en stor gevinst for samfundsudviklingen og den økonomiske vækst i Danmark. Storebæltsforbindelsen har eksempelvis medført en væsentlig forbedring af jernbanen i forhold til landsdelstrafikken. I Øresundsregionen har Øresundsforbindelsen været betydningsfuld i etableringen af et fælles arbejdsmarked, der omfatter såvel Danmark som Sverige.

Den økonomiske vækst og den øgede mobilitet i samfundet samt den øgede internationale samhandel vil øge presset på det danske og internationale jernbane- og vejnet. Frem mod 2025 forventes både persontrafikken og godsmængden at stige markant.

Der ligger derfor en stor opgave i at forberede og optimere den danske infrastruktur til denne udfordring, herunder i at forbedre forbindelsen mellem Skandinavien og det europæiske kontinent og dermed til Danmarks største eksportmarkeder. Femern Bælt-forbindelsen vil lukke et hul i infrastrukturen mellem Skandinavien og kontinentet og vil medføre større fleksibilitet og væsentlige tidsbesparelser for både

persontrafikken og godstrafikken. Dermed styrkes de trafikale forbindelser, herunder i særlig grad for jernbanetrafikken.

For de tog, der i dag kører over Fyn og Jylland, vil turen fra København til Hamborg blive afkortet med ca. 160 km, herunder for jernbanegodstransporten.

EU korridor B over Padborg bør beskrives i relation til et driftskoncept for den nye forbindelse, f.eks. Hastighed – gods og person trafik blandet samt mange andre forhold. Er der udarbejdet et landsdækkende koncept for person og gods, som der kan refereres til? (i relation til tysk dansk trafik). Findes der et dansk såkaldt ”operationalt program” for transportsektoren som er fremsendt til EU, så kunne der måske refereres til dette?

Modernisering af jernbanestrækningen mellem Ringsted og Rødby giver endvidere mulighed for forbedringer for pendlertrafikken med tog mellem Lolland-Falster, Sydsjælland og Hovedstadsområdet. Også for disse togrejsende indebærer Femern Bælt-forbindelsen et stort potentiale for kortere rejsetider.

Femern Bælt-forbindelsen vil også indebære fordele for landsdelstrafikken, idet der vil blive frigjort jernbanekapacitet til landsdelstrafikken mellem Sjælland, Fyn og Jylland. Selvom Femern Bælt-forbindelsen ikke kan stå alene, vil den yde et vigtigt bidrag til styrkelsen af den samlede infrastruktur mellem Øst- og Vestdanmark til fordel for en balanceret vækst- og beskæftigelsesudvikling.

For den vej- og jernbanetrafik, der i dag bruger færgeforbindelsen mellem Rødby og Puttgarden, vil der kunne spares omkring en times rejsetid mellem København og Hamborg.

Trafikanterne vil opleve tidsgevinsterne i form af sparet ventetid i færgehavnene og en hurtigere tur over Femern Bælt i forhold til den nuværende færgefart. Udover de økonomiske gevinster, der er forbundet med den afkortede transporttid, vil den faste forbindelse også bidrage til en nedbringelse af CO₂-udledningen fra transporten sammenlignet med fortsat færgedrift.

Der forventes en række samfundsøkonomiske gevinster ved etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Forbindelsen ventes at indebære reduceret rejsetid for passagerer, reducerede transportudgifter for godstransporter samt reducerede udgifter til færgedrift. De samfundsøkonomiske nettogevinster er opgjort til i alt godt 16 mia. kr. (2008-priser).

Hertil kommer dynamiske og strategiske effekter af Femern Bælt-forbindelsen i form af bedre konkurrenceevne, lavere priser og øget produktivitet. De dynamiske og strategiske effekter er opgjort til mere end 3 mia. kr. (2008-priser).

Etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt forventes at have en positiv effekt for den regionaløkonomiske udvikling i Danmark. Det gælder især på Lolland-Falster og Sydsjælland. Effekterne skyldes blandt andet lettere adgang til kontinentet og mulighed for gensidig udnyttelse af de stærke sider på tværs af Femern Bælt. Det gælder eksempelvis i relation til turisterhvervets udviklingsmuligheder.

Projektet indebærer ikke kun etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt, men også en udbygning af de tilhørende landanlæg i Danmark, herunder en udbygning af jernbaneinfrastrukturen på Sydsjælland og Lolland-Falster. Rammerne for jernbanetrafikken vil således blive styrket ved projektet, som vil være samfundsmæssigt rentabelt. For en uddybning af rentabilitet og finansiering mv. henvises til

bemærkningernes afsnit 6.3.

2.1. De eksisterende anlæg

”Fugleflugtslinjen” i form af færgeforbindelsen mellem Lolland (Rødby Færgehavn) og Femern (Puttgarden) med tilhørende vej- og jernbaneanlæg på respektive side af bæltet blev åbnet for trafik i 1963. Dermed blev de trafikale forbindelser mellem det østlige Danmark og Tyskland forbedret væsentligt.

Som et led i udbygningen af hovedlandevejsnettet i Danmark (det store H) besluttede Folketinget endvidere i 1976 at anlægge en hovedlandevej syd om Nørre Alslev og udbygge Sydmotorvejen på strækningen fra Rønnede frem til Sakskøbing.

I dag er der således anlagt motorvej på hele strækningen mellem København og Rødbyhavn. På tysk side er der på strækningen fra Lübeck til Heiligenhafen i dag anlagt motorvej, mens den resterende ca. 20 km lange strækning fra Heiligenhafen til Puttgarden i dag er en tosporet hovedvej.

Jernbanen på strækningen mellem Ringsted og Rødbyhavn er siden åbningen af Storebæltsforbindelsens jernbanedel i 1997 stort set kun benyttet til persontrafik, idet al international godsbanetrafik afvikles via Storebæltsforbindelsen og Sønderjyllandsruten. I dag er jernbanen på strækningen mellem Ringsted og Rødbyhavn ikke elektrificeret, og på strækningen mellem Vordingborg og Rødbyhavn er jernbanen enkeltsporet. Tilsvarende er jernbanen på strækningen mellem Puttgarden og Lübeck (Bad Swartau) ikke elektrificeret og enkeltsporet.

2.2. Gennemførte undersøgelser og indgåede aftaler siden 1991

Med indgåelse af regeringsaftalen mellem Sverige og Danmark om etablering af fast forbindelse over Øresund den 23. marts 1991 erklærede Danmark sig rede til at arbejde for, at en fast forbindelse over Femern Bælt gennemføres under forudsætning af, at hensyn til økonomi og miljø kan tilgodeses.

På et møde i maj 1992 mellem den tyske og den danske trafikminister blev det i forlængelse heraf aftalt, at de to lande havde til hensigt at indlede undersøgelser vedrørende en fast forbindelse over Femern Bælt. De efterfølgende undersøgelser blev opdelt i fire områder, og fire ekspertgrupper blev nedsat: Geologi, miljø, teknik samt trafikefterspørgsel og -prognosearbejde. Efter afholdelse af licitation i 1994 i henhold til EU-reglerne på området igangsatte undersøgelsesarbejdet i 1995/1996.

I 1999 offentliggjorde Trafikministeriet resultaterne af undersøgelserne i to sammenfattende rapporter: *Femern Bælt Forbindelsen – Forundersøgelser – Resumérapport, marts 1999* og *Femern Bælt Forbindelsen – Økonomiske undersøgelser, august 1999*.

I forbindelse med offentliggørelsen af undersøgelsesresultaterne blev de fire ekspertgrupper anmodet om at vurdere de fremlagte undersøgelsesresultater og analyser. Ekspertgruppernes synspunkter blev fremlagt på en konference i januar 2000. Konferencen havde til formål at sikre offentlighedens inddragelse i beslutningsgrundlaget forud for en eventuel principbeslutning om gennemførelse af projektet. Et resumé af konferencen blev præsenteret i rapporten *Femern Bælt Forundersøgelser, Transportrådet, marts 2000*.

Den 6. december 2000 underskrev den danske og den tyske trafikminister en erklæring om den fortsatte udvikling af projektet vedrørende fast forbindelse over Femern Bælt. Ministrene var enige om, at det ville

være formålstjenligt at undersøge den private sektors muligheder for og interesse i at medvirke ved projektering, opførelse, finansiering og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Ministrene enedes således om at etablere en dansk-tysk projektorganisation bestående af en ministeriel styregruppe samt Femern Bælt Development Joint Venture (FDJV), der bestod af Sund & Bælt Holding A/S og tre tyske konsulentfirmaer.

Projektorganisationen forestod tilrettelæggelsen af den såkaldte ”Interesstillkendegivelsesrunde”, der lanceredes i 2001. Interesstillkendegivelsesrunden indebar, at private virksomheder kunne ytre sig om de forudsætninger og betingelser, som de anså for nødvendige at opstille, for at projektet helt eller delvist kunne opføres, finansieres og drives af den private sektor.

I 2002 offentliggjordes resultaterne af Interesstillkendegivelsesrunden i rapporten *'Fehmarnbælt – An Infrastructure Investment - Finansiering og Organisation, FDJV, juni 2002'*.

Det konkluderedes, at de mulige effektiviseringsgevinster ved overdragelse af projektet til den private sektor ikke ville kunne opveje de betydelige finansielle besparelser, der opnås ved anvendelse af statslige garantier for lånoptagelsen til finansieringen af anlægsinvesteringen.

På baggrund af de besvarelser fra den private sektor, der fremkom som et led i Interesstillkendegivelsesrunden, enedes de to landes trafikministre om at iværksætte yderligere undersøgelser af de forudsætninger, der lå til grund for de udarbejdede trafikprognoser. Endvidere blev det besluttet i samarbejde med jernbanesektoren at undersøge jernbanens betaling for benyttelse af den faste forbindelse over Femern Bælt. Resultatet af disse undersøgelser blev offentliggjort i begyndelsen af 2003, dels i rapporterne *Fehmarn Belt Forecast 2002, Fehmarnbælt Traffic Consortium, april 2003* og *Fehmarn Belt Forecast 2002 – reference cases, supplement to Final Report, april 2003* dels i rapporten *Fehmarn Belt Fixed Link, Analysis of Rail Infrastructure Payment, TetraPlan, marts 2003*.

På grundlag af resultaterne af disse undersøgelser fik de to landes transportministerier 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 belyser 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 transportministre 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/trafikale grunde er den rigtige model for en fast forbindelse, og at en god teknisk løsning syntes at være en skråstagsbro med en firesporet motorvej, nødspor og en dobbeltsporet jernbane. En alternativ mulig anlægsteknisk udformning er 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. Hver af 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 transportministerier 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, Riso 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 Sundbroen.

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, Comi 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 forsat færgedrift på ruten. Ændringerne i trafikmønsteret og trafikmængden er baseret på Femern Bælt-trafikmodellen, som er publiceret i rapportererne '*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 Puttgarden. 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'*.

Den fælles dansk-tyske 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 konsultationssvar. 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, men 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 forberedes, 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 sejlruten 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 lovgivning foretages tilbunds gående undersøgelser og vurderinger af projektets virkninger på miljøet (VVM). Til grund herfor vil bl.a. 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 set i sammenligning 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 – Finansiell analyse'* offentliggjort. Analysen viser, at kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt udformet som en skråstagsbro 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, dvs. 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.

2.3. Den politiske aftale af 29. juni 2007 og traktaten af 3. september 2008 om Femern Bælt-forbindelsen

Den 29. juni 2007 enedes Danmark og Tyskland i et aftalememorandum om, at en mellemstatslig aftale vedrørende drift og anlæg af en fast forbindelse over Femern Bælt skulle undertegnes og ratificeres snarest muligt.

Aftalen indebar, at Danmark vil blive ejer af den faste forbindelse og vil stå for forberedelse, planlægning, projektering, anlæg og drift. Danmark vil fastsætte taksterne for at benytte den faste forbindelse over Femern Bælt og skal modtage ethvert overskud og hæfte for ethvert underskud fra forbindelsen.

Aftalen er blevet udmøntet i en mere detaljeret folkeretligt bindende traktat, der blev underskrevet den 3. september 2008.

Den faste forbindelse er et europæisk projekt. Danmark har for perioden 2007 – 2013 fået tilsagn fra Kommissionen om støtte til Femern Bælt-forbindelsen på i alt 338,9 mio. euro (ca. 2,5 mia. kr.) fra Europa-Kommissionens budgetlinje vedrørende transeuropæiske transportnet (TEN-T), inden for hvilke Femern Bælt-projektet er defineret som et prioritetsprojekt. Hertil kommer 11,7 mio. euro (knap 90 mio. kr.) til forundersøgelser af de danske landanlæg.

Ud over selve den faste forbindelse over Femern Bælt handler traktaten også om de tilhørende landanlæg i Danmark og Tyskland. Traktaten fastslår, at Danmark og Tyskland hver især har ansvaret for at udbygge vej- og jernbaneanlæg i tilslutning til den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder ansvaret for at finansiere denne udbygning. Danmark har mulighed for at finansiere udbygningen af de danske landanlæg med afkast fra kyst til kyst-forbindelsen.

For en gennemgang af traktatens enkelte bestemmelser henvises til afsnit 2.3.1. nedenfor. Her skal nævnes, at følgende fremgår af traktaten:

- Den faste forbindelse over Femern Bælt etableres mellem Rødbyhavn og Puttgarden,
- Den faste forbindelse over Femern Bælt skal bestå af en elektrificeret, dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej

- Den foretrukne tekniske løsning er en skråstagsbro,
- Et broelskab, der alene ejes af Danmark, skal forestå forberedelse, planlægning, design, godkendelse, opførelse, finansiering, ejerskab, drift og vedligeholdelse af den faste forbindelse over Femern Bælt,
- Den faste forbindelse over Femern Bælt skal betales af brugerne,
- Danmark forbeholder sig ret til at finansiere udbygningen af de danske landanlæg med afkast fra den faste forbindelse,
- Udbygningen af landanlæggene i Danmark omfatter elektrificering af den eksisterende jernbane mellem Ringsted og Rødbyhavn samt udbygning af jernbanen fra Vordingborg til Storstrømsbroen og fra Orehoved til Rødbyhavn til en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane
- Udbygningen af landanlæggene i Danmark skal være klar til ibrugtagning senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt,
- Tyskland er forpligtet til at sikre, at udbygningen af E 47-vejforbindelsen mellem Heiligenhafen (Ost) og Puttgarden til en firesporet hovedvej skal være færdig senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt,
- Tyskland er forpligtet til at sikre, at elektrificeringen af jernbanestrækningen mellem Lübeck og Puttgarden er færdig senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt,
- Tyskland træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre tilstrækkelig jernbanekapacitet på den enkeltsporede jernbanestrækning mellem Bad Schwartau og Puttgarden senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt
- Tyskland er forpligtet til at sikre, at udbygningen af jernbanestrækningen Bad Schwartau–Puttgarden til en dobbeltsporet elektrificeret jernbane skal være driftsklar senest syv år efter åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt,
- Fællesskabsretlige og nationalretlige krav vedrørende miljøforhold lægges til grund for forberedelsen, opførelsen og driften af den faste Femern Bælt-forbindelse,
- Danmark og Tyskland vil arbejde for at opnå de højest mulige fællesskabstilskud fra Europa-Kommissionens budgetlinje for transeuropæiske transportnet til den faste forbindelse over Femern Bælt og til udbygningen af landanlæggene i Danmark henholdsvis Tyskland,
- Målet er, at den faste forbindelse åbnes for trafik i 2018.

Folketingets Trafikudvalg fik ved møde i Transportministeriet den 7. januar 2008 en orientering om indholdet i og baggrunden for den politiske aftale af 29. juni 2007 og om de igangværende drøftelser med Tyskland om udmøntningen af aftalen i en traktat.

Vedtagelsen af forslaget til projekteringslov om den faste forbindelse over Femern Bælt indebærer, at Folketinget meddeler samtykke til, at regeringen kan ratificere traktaten med Tyskland.

Afsnit 2.3.1. Gennemgang af de enkelte bestemmelser i traktaten om Femern Bælt-forbindelsen

Artikel 1 er en overordnet præsentation af traktatens genstand; opførelse og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt og udbygning af de tilhørende landanlæg i henholdsvis Danmark og Tyskland. Danmark opfører og driver den faste forbindelse over Femern Bælt og afholder udgifterne. Danmark kan opkræve vej- og jernbanafgifter fra brugerne til finansiering af omkostningerne til anlæg, drift og vedligeholdelse inklusive finansieringsomkostninger omfattende forrentning af anvendt kapital og stillede garantier. Det slås endvidere fast, at målet er at åbne den faste forbindelse for trafik i 2018.

Artikel 2 beskriver den faste forbindelse over Femern Bælt. Den faste forbindelse skal opføres som en kombineret jernbane- og vejforbindelse bestående af en elektrificeret, dobbeltsporet jernbane og en firesporet vejforbindelsen mellem Puttgarden og Rødbyhavn. Den faste forbindelse omfatter tillige betalingsanlæg, der placeres i Danmark.

Den endelige fastlæggelse af linjeføringen og opførelsen af den faste forbindelse over Femern Bælt sker i overensstemmelse med de pågældende danske og tyske procedurer for myndighedsgodkendelse.

Artikel 3 og 4 handler om ydelser, som er nødvendige for, at Danmark kan opføre den faste forbindelse over Femern Bælt, og om Tysklands overdragelse af myndighedsansvaret til Danmark, for så vidt angår den del af den faste forbindelse, der befinder sig på tysk højhedsområde.

Artikel 5 beskriver landanlæggene til den faste forbindelse over Femern Bælt. Det slås fast, at Danmark og Tyskland hver især er eneansvarlig for udbygning og finansiering af landanlæggene i henholdsvis Danmark og Tyskland, og at staterne gør alt, hvad der står i deres magt for at gennemføre projektet i overensstemmelse med antagelserne. I de almindelige bemærkninger og i bemærkningerne til lovforslagets § 3 er der mere detaljeret redegjort for udformningen og linjeføringen af landanlæggene. Danmark forbeholder sig ret til at finansiere de danske landanlæg med afkast fra den faste forbindelse over Femern Bælt.

Efter *artikel 6* etablerer Danmark et statsejet selskab med ansvar for opførelse og drift af den faste forbindelse over Femern Bælt. Den danske stat modtager ethvert overskud og hæfter for ethvert underskud, der måtte opstå i forbindelse med selskabets aktiviteter, og kan ændre organisationen af selskabet. *Artikel 7* handler om administrationen af dette selskab.

I *artikel 8* bestemmes, at de to stater uden vederlag stiller de nødvendige vandområder og den havbund, som staterne har rådighed over, til rådighed for selskabet, selskabet afholder de omkostninger, der opstår i den forbindelse. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 16.

Artikel 9 og 10 handler om fastsættelse af afgifter for benyttelse af vej og jernbane på den faste forbindelse over Femern Bælt. Det bestemmes, at Danmark vil opkræve vejafgifter, og at disse fastsættes på grundlag af de i artikel 1 nævnte kriterier og i overensstemmelse med gældende EU-ret. Danmark orienterer Tyskland om ændring af afgifterne for vejbenyttelsen. Afgifter for benyttelse af jernbanen fastsættes af Danmark efter konsultation med Tyskland og opkræves af Danmark i overensstemmelse med gældende EU-ret.

Artikel 11 handler om forvaltning og planlægning af jernbanen og bestemmer, at det er selskabet, som har ansvaret for at forvalte jernbaneinfrastrukturen på den faste forbindelse over Femern Bælt. Forvalteren af de danske jernbanelandanlæg tildeler kanaler for jernbanetrafikken i samarbejde med de relevante tyske instanser.

Artikel 12 slår fast, at de to stater vil arbejde for at opnå de højst mulige fællesskabstilskud fra Europa-Kommissionens budgetlinje for transeuropæiske transportnet til den faste forbindelse over Femern Bælt og til udbygning af landanlæggene i henholdsvis Tyskland og Danmark.

Artikel 13 understreger, at en vurdering af virkningerne på miljøet (VVM) og andre undersøgelser skal foretages, før man kan træffe beslutningen om valg af den tekniske løsning for den faste forbindelse over Femern Bælt. Danmark og Tyskland skal tilstræbe, at myndighedsgodkendelserne foreligger, så målet om, at den faste forbindelse over Femern Bælt åbner for trafik i 2018, kan realiseres.

I *artikel 14* slås det fast, at Danmark skal varetage anliggender om offentlig sikkerhed, orden samt beredskab på den del af den faste forbindelse, der ligger i Danmark og Tyskland på den del af den faste forbindelse, der ligger i Tyskland. De køretøjer, som indgår i beredskabet hos de kompetente myndigheder - eksempelvis udrykningskøretøjer - fritages for vejafgiften efter artikel 9.

Artikel 15 sikrer undgåelse af dobbeltbeskatning. I øvrigt ændrer traktaten ikke gældende moms- og skatteret.

Artiklerne 16, 17 og 18 slår fast, at det er de gældende regler vedrørende arbejdshold, indreiseret, arbejdstilladelser og databeskyttelse, som finder anvendelse. For så vidt angår indreiseret og arbejdstilladelser, vil Danmark og Tyskland i det omfang, det er nødvendigt, indgå nærmere aftale senest den 1. januar 2011.

Efter *artikel 19* nedsætter Danmark og Tyskland et fælles udvalg bestående af repræsentanter for de to staters transportministerier, som har til opgave at følge og fremme implementeringen af traktaten. De to stater har samme stemmerettigheder.

Efter *artikel 20* etableres et konsultationsorgan, hvor de to stater, Region Sjælland, Lolland Kommune, delstaten Slesvig-Holsten og Kreis Ostholstein er repræsenteret. Konsultationsorganet har til formål at drøfte spørgsmål af regional interesse.

Artikel 21 indeholder bestemmelser om løsning af uoverensstemmelser mellem de to stater vedrørende fortolkning eller anvendelse af traktaten, idet dette skal ske ved voldgift.

I *artikel 22* bestemmes, at traktaten kun kan ændres, suppleres eller annulleres ved enighed mellem Danmark og Tyskland. De to stater drøfter situationen igen, hvis forudsætningerne for projektet eller for dele af projektet udvikler sig markant anderledes end antaget og anderledes end, hvad der er kendt på tidspunktet for indgåelsen af traktaten. Tilsvarende gælder specifikt for landanlæggene jf. traktatens artikel 5. Det slås endvidere fast, at forpligtelserne i henhold til traktaten gennemføres i overensstemmelse med de to staters folkeretlige og EU-retlige forpligtelser.

Artikel 23 slår fast, at traktaten skal ratificeres, og at de to stater kan anvende traktaten foreløbigt for at sikre, at den faste forbindelse over Femern Bælt kan tages i brug så tidligt som muligt. Danmark vil således efter ratifikation kunne påbegynde projekteringen af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, uanset at traktaten stadig måtte være under ratifikation i Tyskland.

Traktaten er optrykt som bilag til lovforslaget.

3. Udformningen af Femern Bælt-projektet

Det fremgår af traktaten mellem Tyskland og Danmark, at Femern Bælt-projektet opdeles i tre dele, nemlig selve den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende tilslutningsanlæg mellem eksisterende vej- og baneanlæg på land og kyst til kyst-anlægget, de danske landanlæg og de tyske landanlæg.

3.1. Den faste forbindelse

Den faste forbindelse starter på den danske side øst for Rødby Færgehavn og passerer det ca. 19 km brede

bælt frem til øen Femern, hvor anlægget ventes ilandført øst for færgehavnen i Puttgarden. Forbindelsen udformes som en kombineret vej- og baneforbindelse, bestående af en firesporet vejforbindelse og to jernbanespor. På strækningen passerer forbindelsen den dansk-tyske grænse, som er placeret midt mellem de to landes kystlinjer og sejlruten gennem Femern Bælt, der i Femern Bælt-snittet i dag er placeret på tysk højhedsområde.

På nuværende tidspunkt, før myndighedsgodkendelsesprocessen er påbegyndt, er der enighed mellem Danmark og Tyskland om, at den foretrukne løsning ud fra økonomiske samt udførelses- og driftsmæssige overvejelser, er en toetages skråstagsbro, med vejanlæg placeret på øverste og jernbaneanlæg på nederste etage, som det kendes fra Øresundsbron. Dette er forudsat i de finansielle analyser. En sænketunnelløsning, som den også kendes fra Øresundsforbindelsen, er det foretrukne alternativ, der i forbindelse med projekteringen og andre nødvendige forundersøgelser, undersøges på lige fod med broløsningen. Som det fremgår nedenfor, er sænketunnelløsningen noget dyrere end en broløsning og vil indebære en mere omfattende udgravning af havbundsmateriale med de gener for områdets plante- og dyreliv, det kan afstedkomme. ”Nul-alternativet”, hvilket vil sige en situation med fortsat færgedrift, vil indgå i undersøgelseerne på lige fod, blandt andet for at kunne vurdere ændringer i CO₂-udledning og vandgennemstrømning i Femern Bælt.

3.1.1. Broløsningen

I henhold til de foreliggende projektskitser består en sådan teknisk løsning af:

- En nordlig tilslutningsbro på ca. 9,3 km
- En hovedbro udformet som en skråstagsbro på ca. 3,2 km, der spænder over den internationale sejlroute i Femern Bælt
- En sydlig tilslutningsbro på ca. 6 km.

Brofagene i tilslutningsbroerne er foreslået udformet med 240 meter lange brodragere, der som følge af deres store længde får en højde på ca. 15 meter, og hver vil veje op imod 15.000 tons.

Bropillerne med tilhørende fundamenter (caissoner) vil stå på vanddybder op til ca. 30 meter på de dybeste områder i midten af bæltet. Vanddybden mindskes langsomt ind mod kysterne, idet der forholdsvis tæt på kysterne er vanddybder på ca. 8-10 meter.

Hovedbroen med gennemsejlingsfagene kan udformes på forskellig måde, men er i det foreliggende foretrukne løsningsforslag udformet med tre store skråstagsbrofag, med en spændvidde på hver 724 meter. Om dette er den optimale udformning af hovedbroen ud fra anlægstekniske og sejladsikkerhedsmæssige overvejelser undersøges nøje i de forestående forundersøgelser i tæt samarbejde med de relevante myndigheder. Således er der igangsat en proces med udarbejdelse af en risikoanalyse, der dækker de sejladsikkerhedsmæssige forhold i Femern Bælt ved en broforbindelse og dækker flere mulige sejladsmodeller for både skråstagsbro og hængebro. Der forventes endvidere snarest opstartet en risikoanalyse dækkende de sejladsikkerhedsmæssige forhold ved en tunnelløsning. De danske og tyske maritime myndigheder følger løbende denne proces. På baggrund af denne samt andre endnu ikke igangsatte undersøgelser, vil der blive indsendt en ansøgning for en fast forbindelse over Femern Bælt for en bro eller tunnelløsning. De maritime myndigheder vil derefter forholde sig til den konkrete ansøgning med hensyn til

de sejladssikkerhedsmæssige forhold. Andre sikkerheds- og beredskabsmæssige hensyn, som skal varetages, er eksempelvis sikring af kommunikation og adgang for beredskabstjenester i uheldssituationer.

I den nuværende udformning af projektet vil pylonerne, der bærer skråstagsbroen, rejse sig ca. 281 meter over havoverfladen. Selve højbroen er forudsat udformet med en fri gennemsejlingshøjde over vandoverfladen på mindst 65 meter i gennemsejlingsfagene for henholdsvis øst- og vestgående skibstrafik. En sådan gennemsejlingshøjde er påkrævet for, at Danmark kan opfylde sine folkeretlige forpligtelser med hensyn til at sikre, at skibsfarten skal kunne passere som hidtil, da gennemsejlingshøjden under Østbroen over Storebælt er op til 65 meter.

Ilandføringen af broen sker øst for de nuværende færgenhavne ved Rødby og Puttgården.

På den danske side tilsluttes broforbindelsen den eksisterende motorvej 3-5 km inde i landet, efter at trafikanterne har passeret betalingsanlægget, som i henhold til traktaten placeres i Danmark. Jernbanen på den faste forbindelse tilsluttes den eksisterende jernbane ca. 7-8 km inde i landet nordøst for Rødby.

På den tyske side sluttes broen til de tyske landanlægs vejdel ca. 2 km inde i landet i forbindelse med et tilslutningsanlæg, som skal etableres af Tyskland som en integreret del af opgraderingen af den nuværende tosporede hovedvej til en firesporet hovedvej.

Jernbanen tilsluttes lidt længere inde på Femern, idet der skal være mulighed for at placere den såkaldte neutralsektion på en mindst 700 meter lang vandret strækning, hvor skiftet mellem tysk (15 kV) og dansk (25 kV) kørestrømforsyning skal ske. Generelt udformes forbindelsen i henhold til traktatens bestemmelser med dansk jernbaneteknik frem til tilslutningen til den tyske jernbane på Femern.

3.1.2. Sænketunnelløsningen

Den foretrukne alternative løsning er en sænketunnel, som placeres under den nuværende havbund i en gravet rende på tværs af Femern Bælt. Sænketunnelen udformes med fire separate rør for henholdsvis de to jernbanespor og de 2 x 2 vognbaner, det vil sige med en udformning, der svarer til udformningen af Øresundstunnelen mellem Københavns Lufthavn, Kastrup og Peberholm. Den væsentligste forskel mellem de to tunnelanlæg er, at tunnelen på tværs af Femern Bælt vil få en længde på ca. 20 km, mens Øresundstunnelen kun er ca. 4 km lang.

Som følge af den store længde vil der være behov for at etablere to kunstige øer i tredjedelspunkterne på strækningen. De to øer etableres med henblik på at placere to ventilationsanlæg. Ved at dele tunnelen i tre sektioner opnås mulighed for at operere og styre ventilationssystemerne over kortere afstande, hvilket er nødvendigt i tilfælde af brand eller andre uheldssituationer. Som for en broløsning vil der ligeledes skulle tages andre sikkerheds- og beredskabsmæssige hensyn som sikring af kommunikation og adgang for beredskabstjenester i uheldssituationer.

Anlægsteknisk er en sænketunnelløsning en kendt løsning, der dog i dette tilfælde vil skulle udføres på relativt store vanddybder set i forhold til eksisterende sænketunneler i verden. Miljømæssigt vil tunnelløsningen indebære udgravning af store mængder havbundsmateriale, ca. 18 – 20 mio. m³, med de gener for områdets plante- og dyreliv, det kan afstedkomme. Set i forhold hertil er der tale om mere begrænsede mængder ved en broløsning, hvor udgravninger til brofundamentterne vil kræve en uddybning på ca. 3-4 mio. m³.

Anlægsøkonomisk er en sænketunnel noget dyrere end en broløsning. Baseret på et studie af de forventede anlægsomkostninger for en fast forbindelse over Femern Bælt ved valg af forskellige tekniske løsninger, forventes en tunnelloøsning at være ca. 8-9 mia. kr. dyrere end broløsningen. Projektets tilbagebetalingsperiode vil ved valg af en tunnelloøsning være mere end 6 år længere end for broløsningen.

3.2. Danske landanlæg

Opgraderingen af de danske landanlæg omhandler følgende:

- Elektrificering af jernbanestrækningen mellem Ringsted og Rødby
- Udbygning af jernbanen til dobbeltspor på den knapt 50 km lange strækning mellem Vordingborg og Rødby, bortset fra på den 3,2 km lange Storstrømsbro, der forbliver enkeltsporet
- Miljømæssige tiltag på motorvejsstrækningen Saksøbing-Rødby i fornødent omfang

Opgraderingen skal senest være afsluttet samtidig med åbningen af den faste forbindelse. Da der er tale om opgradering af et eksisterende jernbaneanlæg i drift, der så vidt muligt skal holdes åbent for trafik i hele anlægsperioden, må det forudses, at der bliver tale om en relativt langstrakt anlægsperiode. Det er derfor vigtigt, at projekteringsarbejdet med tilhørende VVM-undersøgelser igangsættes snarest muligt.

3.3. Tyske landanlæg

I medfør af traktaten skal Tyskland være eneansvarlig for udbygning og finansiering af landanlæggene til den faste forbindelse over Femern Bælt i Tyskland.

Udbygningen af landanlæggene omfatter en udvidelse af E-47 vejforbindelsen til en firesporet hovedvej mellem Heiligenhafen (afkørsel øst) og Puttgarden. Vejforbindelsen på Femern Sund-broen forbliver dog tosporet. Udbygningen skal være færdig senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Tilsvarende skal elektrificeringen af jernbanen på strækningen mellem Lübeck og Puttgarden være afsluttet inden åbningen af den faste forbindelse. Tyskland forpligter sig til at træffe de nødvendige foranstaltninger til at sikre tilstrækkelig kapacitet på den enkeltsporede jernbane mellem Bad Schwartau (Lübeck) og Puttgarden, senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Udbygningen af jernbanen til en dobbeltsporet elektrificeret jernbane skal være driftsklar senest syv år efter åbningen af den faste forbindelse, idet jernbanen dog forbliver enkeltsporet på Femern Sund-broen.

4. Pålæg af byggelinjer og forlods overtagelse

Med lovforslaget gives mulighed for pålæg af byggelinjer for at sikre den senere gennemførelse af anlæggene. Byggelinjerne pålægger grundejerne en begrænsning i dispositionsmulighederne, men samtidig sikres grundejerne et retskrav på overtagelse, hvis byggelinjerne vurderes at være særligt indgribende i ejendommens anvendelsesmuligheder. De foreslåede bestemmelser om byggelinjepålæg vurderes således samlet at give de berørte borgere og erhvervsvirksomheder en tilfredsstillende retsstilling. De bestemmelser, der med lovforslaget indføres om pålæg af byggelinjer og retsvirkningerne heraf, svarer i al væsentligt til de bestemmelser om pålæg af byggelinjer, der findes i kapitel 4 om sikring af vejanlæg i lov om offentlige veje

og sikring af jernbaneanlæg i nyere jernbanelovgivning. Bestemmelserne tænkes anvendt i overensstemmelse med den praksis, der er opstået på vej- og baneområdet.

Byggelinjerne vil sikre gennemførelsen af de anlæg, der skal projekteres, mod fordyrelser eller i yderste konsekvens umuliggørelse. Byggelinjerne er tidsbegrænset til 15 år, men der kan træffes en ny beslutning om byggelinjepålæg i 10 år, hvis byggelinjer ønskes opretholdt.

Ud over overtagelse i forbindelse med byggelinjepålæg gives der med lovforslaget grundejerne mulighed for i særlige situationer at få overtaget deres ejendom forlods. Grundejerne vil, selv om der ikke er nogen formelle begrænsninger i deres mulighed for at udnytte en ejendom, kunne have vanskeligt ved at sælge deres ejendom, fordi køberpotentialet til ejendomme, der er beliggende, hvor nye infrastrukturplaner er på tale, er mindre, end det ellers ville have været. Da det forekommer urimeligt, at en lodsejer, hvis ejendom berøres særligt indgribende af statens infrastrukturplaner, ikke kan få sin ejendom overtaget af staten, før der er vedtaget en anlægslov, er der indsat en bestemmelse, der giver transportministeren mulighed for i særlige tilfælde på begæring af ejeren at overtage en ejendom forlods, når ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

5. Organisationsforhold

I medfør af § 6 i lov om Sund & Bælt Holding stiftede Sund & Bælt Holding A/S i september 2005 selskabet Femern Bælt A/S. Selskabet har til opgave at forestå det forberedende arbejde vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt i samarbejde med Transportministeriet. De økonomiske rammer omkring selskabets virksomhed blev, som følge af beslutningen den 29. juni 2007 om at Danmark alene skal forestå finansieringen af projektet, præciseret med Finansudvalgets tiltrædelse af aktstykke 70 den 13. december 2007.

Af traktaten med Tyskland fremgår det, at Danmark kan overdrage ansvaret for forberedelse, planlægning, projektering, udførelse, ejerskab, drift og finansiering af den faste forbindelse over Femern Bælt til et selskab.

Med vedtagelsen af nærværende projekteringslov bemyndiges ministeren til at henlægge sådanne opgaver til et eller flere eksisterende eller nyetablerede selskaber, der direkte eller indirekte er fuldt ejet af staten. Begge konstruktioner fører til en eller flere selvstændige, juridiske personer. Selskabernes formål vil være at forestå projektering og træffe andre dispositioner, som er nødvendige med henblik på etablering af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Det forventes, at selskaberne også vil være ansvarlige for anlæg, drift og finansiering af den faste forbindelse over Femern Bælt. De nærmere detaljer vedrørende opgavefordeling mellem selskaberne og statens infrastrukturforvalter vedrørende anlæg, drift og finansiering af de tilhørende landanlæg i Danmark vil blive fastlagt i en kommende anlægslov.

Femern Bælt-projektet er et af Europas største infrastrukturprojekter. Både med hensyn til de overordnede fysiske dimensioner og målt i forhold til den omhandlede investering bliver der tale om et stort og i styringsmæssig henseende komplekst projekt. Der er således tale om et 'grænseoverskridende' projekt med parallel myndighedsgodkendelse i to lande, der lovgivningsmæssigt adskiller sig fra hinanden.

Projektering og udførelse af de danske landanlæg, der som nævnt først og fremmest omhandler opgradering af det eksisterende jernbaneanlæg mellem Ringsted og Rødby, adskiller sig i styringsmæssig og teknisk henseende fra opgaven vedrørende den faste forbindelse, hvorfor det kan vise sig mest hensigtsmæssigt, at opgaven varetages i et selvstændigt selskab. Et andet væsentligt hensyn er sikkerheden for projektets gennemførelse og sammenhængen til det eksisterende jernbane- og vejnet. Det er i den forbindelse vigtigt, at signalsystemet på jernbanen ses i sammenhæng, og at opgaverne i relation hertil løses billigst muligt. Der etableres mulighed for, at selskaberne kan vælge at overlade opgaver helt eller delvist med tilhørende ressourcer vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelsen, til Trafikstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet og institutioner under Miljøministeriet.

For nærværende pågår arbejdet med projekteringen af jernbanen mellem København og Ringsted i regi af Trafikstyrelsen i medfør af lov om projektering af jernbaneanlæg mellem København og Ringsted. Det kan vise sig fordelagtigt, at den projektorganisation, der er opbygget i den forbindelse, viderefører arbejdet med projekteringen af det tilstødende jernbaneanlæg på strækningen frem til den faste forbindelse over Femern Bælt.

Det forudsættes, at Trafikstyrelsen, Banedanmark og Vejdirektoratet vil inddrage private virksomheder i forbindelse med udførelsen af opgaverne, eksempelvis rådgivende ingeniører, arkitekter og eksterne konsulenter, og at disse kontrakter vil blive udbudt efter de gældende EU-regler.

Transportministeren vil efter samråd med miljøministeren skulle forestå udarbejdelse af VVM-redegørelser for såvel den faste forbindelse som de tilhørende landanlæg, herunder høring, samt andre nødvendige miljøvurderinger af projektet. Det forudsættes i den forbindelse, at selskaberne vil kunne benytte Miljøministeriet for så vidt angår faglig og juridisk rådgivning i forbindelse med myndighedsbehandlingen. Det foreslås, at selskaberne vil kunne overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet med tilhørende ressourcer således, at udgifter i forbindelse med opfyldelse af plan- og miljøkrav, herunder gennemførelse af VVM-undersøgelser, afholdes af selskaberne, i det omfang opgaverne ikke er omfattet af Miljøministeriets egne myndighedsopgaver.

6. Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner

6.1. Udgifter til projektering

Projekteringsomkostninger omfatter omkostninger til geotekniske undersøgelser, miljøundersøgelser, inkl. VVM-redegørelser, sejladsundersøgelser, undersøgelser af afvikling af cykeltrafik, undersøgelser af stationsforhold, herunder med henblik på trafikbetjening af lokalområdet, planlægning, design, administration mv. Endvidere indgår omkostninger til informationsindsats i samarbejde med de lokale kommuner. Såvel den foretrukne broløsning som det foretrukne alternativ – sænketunnelløsningen – vil blive undersøgt i projekteringsfasen, bl.a. med henblik på at belyse de miljømæssige fordele og ulemper ved de to løsningsmodeller i medfør af VVM-direktivets bestemmelser.

Projekteringsomkostningerne vedrørende Femern Bælt-projektet forventes at være følgende:

| Mio. kr. (2008-priser) | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | Total |
|------------------------|------|------|------|------|-------|
| Den faste forbindelse | 470 | 370 | 210 | 160 | 1.210 |

| | | | | | |
|------------------|-----|-----|-----|-----|-------|
| Danske landanlæg | 30 | 70 | 85 | - | 185 |
| I alt | 500 | 440 | 295 | 160 | 1.395 |

I perioden, som nærværende projekteringslov omhandler, ventes der at blive afholdt omkostninger i størrelsesordenen 1,4 mia. kr., afhængig af den til sin tid valgte udbudsform for de store entreprisekontrakter (detail- eller hovedprojekt).

Danmark har for perioden 2007–2013 fået tilsagn fra Kommissionen om støtte på godt 2,5 mia. kr. fra Europa-Kommissionens budgetlinje vedrørende TEN-T til forundersøgelser, projekterings- og anlægsudgifter mv. til den faste forbindelse over Femern Bælt. Samlet set svarer støtten til ca. 25 pct. af de samlede forventede udgifter til projektet frem til 2013. Ser man alene på de forventede udgifter til projektering af den faste forbindelse over Femern Bælt, giver Europa-Kommissionen tilsagn om tilskud på op til 50 pct. De anførte projekteringsudgifter i ovennævnte tabel er brutto, det vil sige før EU-støtte.

Idet den jernbanefaglige kompetence til projekteringen af de danske jernbanelandanlæg ligger hos Trafikstyrelsen og Banedanmark, kan selskaberne efter lovforslagets § 18, stk. 2, overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og anden myndighedsgodkendelse, til Trafikstyrelsen og Banedanmark.

Tilsvarende ligger den vejfaglige kompetence til projekteringen af de danske vejlandanlæg hos Vejdirektoratet, hvorfor selskaberne efter lovforslagets § 18, stk. 3, kan overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og anden myndighedsgodkendelse, til Vejdirektoratet.

Selskaberne vil endvidere kunne overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og anden relevant myndighedsgodkendelse, til institutioner under Miljøministeriet, hvis udgifter afholdes af selskaberne, i det omfang opgaverne ikke er omfattet af Miljøministeriets egne myndighedsopgaver.

Det forudsættes, at der sammen med overdragelsen af opgaver følger en finansiering heraf. Der etableres på bevillingslovene en særlig bevillingsbestemmelse om, at de relevante institutioner kan oppebære indtægter i henhold til aftaler med selskaberne, og at der kan afholdes udgifter i overensstemmelse hermed, herunder lønudgifter på op til 8 pct. af indtægterne. Vejdirektoratet har i dag hjemmel på finansloven til at udføre indtægtsdækket virksomhed.

Hertil kommer udgifter til forlods overtagelse af ejendomme. Bemyndigelsen til forlods overtagelse forventes ikke at fordyre projektet, da der som udgangspunkt alene er tale om at fremrykke udgifter til ekspropriationserstatninger, der ellers ville skulle afholdes til de ekspropriationer, der skal foretages på grundlag af en senere anlægslov. Det skønnes, at udgifterne til forlods overtagelse vedrørende landanlæggene vil være på omkring 50 mio. kr. Skønnet er behæftet med usikkerhed.

Ifølge lovforslaget afholder selskaberne efter aftale med transportministeren udgifterne til projekteringsarbejdet, herunder udgifter til forlods overtagelse, og selskaberne skal i forlængelse heraf og i overensstemmelse med traktaten have ejendomsretten til de erhvervede arealer.

En anlægslov kan først fremsættes efter gennemførelse af VVM-processen, forventeligt omkring 2012. Tidspunktet vil i vid udstrækning afhænge af, hvorledes VVM-processen i Danmark og Tyskland forløber. Af

tabellen fremgår projekteringsomkostningerne i de første fire år, som på nuværende tidspunkt forventes at medgå til undersøgelses-, projekterings- og myndighedsgodkendelsesprocessen. I omkostningerne indgår ikke eventuelle andre omkostninger til forberedelser, som transportministeren kan træffe beslutning om for at sikre anlægsarbejdets rettidige gennemførelse, f.eks. etablering af VTS-anlæg af hensyn til sejladsikkerheden i området i anlægsperioden.

6.2. Udgifter til anlæg

Anlægsomkostningerne for etablering af den faste forbindelse udformet med en firesporet motorvej og en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane skønnes til følgende:

- Skråstagsbro 33 mia. kr. (foretrukken løsning)
- Sænketunnel 41 mia. kr. (foretrukken alternative løsning)

Begge løsninger er opgjort i 2008-prisniveau og ekskl. moms og byggerenter.

Hertil kommer omkring 8-9 mia. kr. for de danske landanlæg. Beløbet indeholder reserver på 50 pct. i henhold til retningslinjerne for budgettering af anlægsprojekter, når der ikke er gennemført VVM-undersøgelser. I anlægsoverslaget for de to kyst til kyst-løsninger er indeholdt reserver på henholdsvis ca. 4,5 mia. kr. og ca. 5,0 mia. kr., svarende til ca. 16 pct. og ca. 14 pct.

Anlægsskønnene er opstillet før gennemførelse af blandt andet VVM-undersøgelsen. Fastlæggelse af anlægsoverslag for projekter af denne størrelse er naturligvis forbundet med usikkerhed. Overslaget for den faste forbindelse er baseret på erfaringerne fra etableringen af Storebælts- og Øresundsforbindelserne. Erfaringen viser også, at konjunkturerne inden for bygge- og anlægsbranchen kan have betydning for omkostningerne ved opførelsen af infrastrukturanlæg af denne størrelse.

6.3. Rentabilitet og finansiering mv.

Baseret på trafikprognosen 'Fehmarn Belt Forecast 2002 Final report, April 2003' og den finansielle analyse 'Fast forbindelse over Femern Bælt - Finansiell analyse', 2008 er den forventede årsdøgnstrafik på Femern Bælt-forbindelsen ved en åbning i 2018 7.700 køretøjer pr. døgn.

I de følgende fem år forventes det såkaldte trafikspring realiseret, således at der i 2022 forventes 10.300 køretøjer pr. døgn.

I de efterfølgende 25 driftsår forventes der en stigning i trafikken på 1,7 pct. årligt svarende til ca. 15.700 køretøjer pr. døgn i 2043. Herefter er det antaget, at trafikken er konstant og dermed ikke vokser mere. Væksten i de første 25 driftsår er lidt højere end den forventede vækst på Storebæltsforbindelsen, hvilket blandt andet kan henføres til en højere andel af internationale godstransporter.

Det forventes, at 14.600 persontog og 15.700 godstog årligt vil passere Femern Bælt i åbningsåret 2018. Det forventes, at ca. 15 mio. tons gods om året vil blive transporteret via Femern Bælt. Heraf forventes ca. 8 mio. tons fragtet med jernbane. For så vidt angår persontrafik, forventes ca. 1,4 mio. rejsende i åbningsåret at benytte jernbaneforbindelsen over Femern Bælt.

Prisen for at benytte den faste forbindelse over Femern Bælt forventes at være på niveau med

overfartspriserne på Rødby-Puttgården i 2007 reguleret med den almindelige prisudvikling frem til åbningen. I 2007 var overfartsprisen 420 kr. for en personbil. Det svarer til omkring 430 kr. i 2008. Der tages ikke med projekteringsloven nærmere stilling til spørgsmål om takster og rabatter mv.

Indtægter fra jernbanen for at benytte Femern Bælt-forbindelsen er beregnet som værdien af jernbaneoperatørernes direkte besparelse ved at anvende Femern Bælt-forbindelsen frem for den ca. 160 km længere rute via Storebæltsforbindelsen. Besparelserne består i sparede infrastrukturafgifter og lavere driftsomkostninger ved færre kørte kilometer. Værdien af tidsbesparelser for personer og gods er ikke indregnet i jernbanens betaling og er således en vederlagsfri gevinst for jernbanen. Indtægtsgrundlaget fra jernbanen for den faste forbindelse over Femern Bælt er i de finansielle analyser forudsat at udgøre omkring 350 mio. kr. (2008-priser) årligt og forudsættes reguleret med den almindelige prisudvikling.

Trafikindtægterne i Femern Bælt-forbindelsens første hele driftsår forventes at udgøre knap 1,9 mia. kr. (2008-prisniveau) fordelt med knap 1,5 mia. kr. fra vejtrafikken og knap 0,4 mia. kr. fra jernbanen.

Driftsomkostningerne for den faste forbindelse over Femern Bælt er baseret på erfaringer fra drift og vedligeholdelse af Storebælts- og Øresundsforbindelsen. På den baggrund er udgiften skønnet til ca. 450 mio. kr. (2008-priser) årligt over en 40-årig driftsperiode. Hertil kommer driftsomkostningerne for landanlæggene, som vil blive estimeret i forbindelse med anlægsloven.

Der henlægges opgaver til et eller flere eksisterende eller nyetablerede selskaber, der direkte eller indirekte er fuldt ejet af staten. Selskaberne får ansvaret for den faste forbindelse over Femern Bælt. Der forudsættes foretaget et kapitalindskud i selskaberne på op til 500 mio. kr. Beløbet afspejler projektets størrelse. A/S Storebælt blev etableret med en aktiekapital på 355 mio. kr. Udgiften til at etablere den faste forbindelse over Storebælt var omkring 34 mia. kr. (2008-priser).

Det forudsatte kapitalindskud i selskaberne med ansvar for Femern Bælt-forbindelsen indebærer, at ejerne vil kunne oppebære en udbyttebetaling, der på markedsvilkår vil kunne sikre finansiering af udbygningen af de danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen. Transportministeren kan indskyde en aktiekapital på op til 500 mio. kr. i det eller de direkte eller indirekte fuldt statsejede selskaber, der henlægges opgaver til i henhold til § 5. Såfremt det eller de selskaber, der henlægges opgaver til i henhold til § 5, er datterselskaber af et allerede eksisterende direkte eller indirekte fuldt statsejet selskab, kan dette allerede eksisterende selskab selv foretage indskud på op til 500 mio. kr. i disse datterselskaber.

Omkostningerne til anlæg og drift af den faste forbindelse over Femern Bælt finansieres af brugerne af forbindelsen. Som for de øvrige faste forbindelser finansieres omkostningerne i projekterings- og anlægsperioden ved optagelse af lån på det internationale kapitalmarked på basis af statslige garantier.

EU har udpeget Femern Bælt-forbindelsen som prioritetsprojekt i de transeuropæiske transportnetværk (TEN-T). Projektet forudsættes i beregningerne i projekterings- og anlægsperioden at kunne opnå 10 pct. støtte til såvel den faste forbindelse som til landanlægsgdelen, i alt ca. 5,2 mia. kr. (løbende priser).

Her bør forslaget om at bibeholde korridor B over Padborg sammen med den nye forbindelse nævnes/fastholdes, således at Danmark søger optimal EU støtte til TEN korridorer i Danmark. Der er vel ingen grund til at give afkald på Padborg forbindelsen i TEN T regi og dermed fraskrive sig mulig EU støtte til opgradering af den eksisterende line. Dette kunne man præcisere.

Danmark har for perioden 2007–2013 fået tilsagn fra Kommissionen om støtte på godt 2,5 mia. kr. fra Europa-Kommissionens budgetlinje vedrørende TEN-T til den faste forbindelse over Femern Bælt. Hertil kommer knap 90 mio. kr. til forundersøgelser af de danske jernbanelandanlæg. Samlet svarer støtten til ca. 25 pct. af de forventede udgifter til projektet frem til 2013.

Danmark og Tyskland har i traktaten af 3. september 2008 forpligtet hinanden til at søge at opnå den højst mulige TEN-T-støtte til projektet, når der skal ansøges om støtte igen.

Der er foretaget rentabilitetsberegninger af Femern Bælt-forbindelsen i form af en finansiell 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 der en nulvækst trafikvæksten.

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 for stat, regioner og kommuner

Undersøgelser- 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, 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 erhvervmæssige 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 erhvervmæssig 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 endelige 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 organer, der er kontrolleret af det offentlige - de såkaldte offentligretlige organer - med mindre de fuldt ud opererer på det forretningsmæssige område, jf. udbudsdirektivets artikel 1, stk. 9. Det antages, at selskaberne, Trafikstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet og institutionerne under Miljøministeriet er offentligretlige organer, som udbudsdirektivet derfor gælder for.

EU's udbudsregler indebærer en pligt for ordregivende myndigheder til at følge bestemte procedurer ved indgåelse af visse offentlige kontrakter. Det er en betingelse for udbudspligt, at der skal foreligge en gensidigt bebyrdende aftale mellem ordregiveren og leverandøren, som er selvstændige retssubjekter.

Tjenesteydelser, der overlades til andre i medfør af en lovbestemmelse, er således som udgangspunkt ikke omfattet af udbudsreglerne. Det forhold, at selskaberne i medfør af denne lov får mulighed for at overlade en række opgaver med tilhørende ressourcer til Trafikstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet og institutioner under Miljøministeriet, er derfor ikke i sig selv omfattet af EU's udbudsregler.

For at en tjenesteydelse ikke er omfattet af udbudsreglerne, er det vigtigt, at ordregiveren har væsentlige kontrol- og indflydelsesmuligheder. I medfør af denne lov kan transportministeren om spørgsmål af væsentlig betydning give selskaberne generelle eller specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed. Endvidere forestår transportministeren udarbejdelse af de nødvendige miljøvurderinger af projektet efter

samråd med miljøministeren. Staten vil således have væsentlige kontrol- og indflydelsesmuligheder. Der vil være tale om direkte eller indirekte fuldt statsejede selskaber under transportministerens instruktionsbeføjelse, og transportministeren kan til enhver tid gribe ind og eksempelvis udøve indflydelse på større, strategiske beslutninger.

De kontrakter, som Trafikstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet og institutioner under Miljøministeriet vil kunne indgå som følge af denne lov med eksempelvis rådgivende ingeniører, arkitekter og eksterne konsulenter vil derimod skulle udbydes efter de gældende EU-regler.

I forbindelse med spørgsmål om statsstøtte bemærkes det, at Europa-Kommissionen i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse over Øresund tilkendegav, at de svenske og danske regeringers statsgarantier til Øresundsbro Konsortiet i forbindelse med låneoptagelsen ikke udgjorde statsstøtte i EU-rettens forstand.

10. Høring

Forslaget er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Sund & Bælt Holding A/S, Banedanmark, Miljøstyrelsen, By- og Landskabsstyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsreguleringen, Øresundsbro Konsortiet, Kommissarius i Jylland og på Øerne, Kommunernes Landsforening, Danske Regioner, Region Sjælland, Region Hovedstaden, Københavns Kommune, Ringsted Kommune, Næstved Kommune, Køge Kommune, Vordingborg Kommune, Guldborgsund Kommune, Lolland Kommune, DSB, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Movia, Dansk Jernbaneforbund, Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, NOAH Trafik, Railion Denmark A/S, Trafikforbundet, DTL, DI – organisation for erhvervslivet, Dansk Erhverv, Dansk Byggeri, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Brancheforeningen Danske Advokater, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Danmarks Naturfredningsforening, LO, 3F, BAT-Kartellet, Den Kooperative Arbejdsgiver- og Interesseorganisation i Danmark, Fonden Femern Bælt Forum, Det Centrale Handicapråd, Danske Handicaporganisationer, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Dansk Cyklist Forbund, Dansk Ornitologisk Forening og WWF – Verdensnaturfonden.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

11. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

| | Positive konsekvenser/Mindreudgifter | Negative Konsekvenser/Merudgifter |
|--|--------------------------------------|---|
| Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner | Ingen | Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at indskyde en aktiekapital på op til 500 mio. kr. i et eller |

| | | |
|--|--|---|
| | | flere eksisterende eller nyetablerede selskaber, der direkte eller indirekte er fuldt ejet af staten. |
| Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner | Ingen | Projektet har primært administrative konsekvenser for staten. Administrative konsekvenser for de berørte regioner og kommuner. |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Ingen |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Ingen |
| Miljømæssige konsekvenser | Ingen | Lovforslaget har ikke i sig selv miljømæssige konsekvenser. I forbindelse med projekteringen vil der blive gennemført undersøgelser, som belyser projektets påvirkning af omgivelserne, eksempel vedrørende støj og vibrationer, natur- og planforhold. |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | Ingen |
| Forholdet til EU-retten | <p>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.</p> <p>Projekteringen skal desuden overholde EU-bestemmelser vedrørende miljøpåvirkninger, herunder direktiv 85/337/EØF om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer.</p> | |

Bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

I § 1 foreslås det, at Folketinget meddeler samtykke til ratifikation af traktat om en fast forbindelse over Femern Bælt af 3. september 2008 mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland ("traktat(en)").

For en gennemgang af traktatens enkelte bestemmelser henvises til afsnit 2.3.1. ovenfor. Traktaten er optrykt som bilag til lovforslaget.

Til § 2

Med bestemmelsen foreslås det at bemyndige transportministeren til at forberede, undersøge og projektere etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt og de tilhørende landanlæg i Danmark samt til at træffe andre dispositioner, som er nødvendige herfor. Med bestemmelsen skal det sikres, at transportministeren inden for de overordnede rammer af projektet, jf. lovforslagets § 3, kan træffe nødvendige beslutninger med henblik på etablering af den faste forbindelse samt de tilhørende landanlæg.

Bestemmelsen giver tillige transportministeren mulighed for at træffe beslutninger om dispositioner af forberedende karakter. Dispositionerne skal være nødvendige for at sikre anlæggelsen af den faste forbindelse og de tilhørende landanlæg, eksempelvis af tidsmæssige og/eller økonomiske årsager. Transportministeren kan eksempelvis i medfør af bestemmelsen foretage bestilling af nødvendige bygherreleverancer, som af tidsmæssige årsager bør ske allerede i projekteringsfasen. Transportministeren kan også træffe beslutninger om erhvervelse af tekniske anlæg til etablering af den faste forbindelse, fx med henblik på varetagelse af sejladsikkerheden i anlægsperioden og sikring af sejladsikkerheden i Femern Bælt.

Ifølge lovforslagets § 18 kan transportministeren bemyndige selskaberne til at udøve ministerens beføjelser i henhold til nærværende lov.

Ifølge lovforslagets § 5 kan transportministeren organisere projekteringen af den faste forbindelse over Femern Bælt samt de tilhørende landanlæg i Danmark, herunder ved at henlægge opgaver til et eller flere eksisterende eller nyetablerede selskaber, der direkte eller indirekte er fuldt ejet af staten.

Til § 3

Lovforslagets § 3 beskriver projektet med etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg. Lovforslaget svarer til det projekt, som Danmark er blevet enig med Forbundsrepublikken Tyskland om i traktaten. Projektet indeholder etablering af en fast forbindelse mellem Rødbyhavn og Puttgarden samt udbygning af landanlæg i såvel Danmark som Forbundsrepublikken Tyskland. Endvidere skal der etableres tilhørende betalingsanlæg, som placeres i Danmark, samt diverse driftsfaciliteter. Den endelige fastlæggelse af linjeføring samt anlægsteknisk løsning skal ske inden for rammerne af det beskrevne projekt i bestemmelsen. På nuværende tidspunkt, før myndighedsgodkendelsesprocessen er påbegyndt, er der i overensstemmelse med traktaten enighed om, at den foretrukne tekniske løsning er en bro med en skråstagsbro over sejlrenden.

Det er målet, at den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark skal åbne for såvel tog- som biltrafik i 2018.

Forbundsrepublikken Tyskland er eneansvarlig for udbygning og finansiering af landanlæggene til den faste forbindelse over Femern Bælt beliggende i Forbundsrepublikken Tyskland. E-47 vejforbindelsen mellem Heiligenhafen (Ost) og Puttgarden i Forbundsrepublikken Tyskland skal udbygges til en firesporet hovedvej (Bundesstrasse) og skal være færdig senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Vejforbindelsen på den eksisterende Femern Sund-bro forbliver tosporet. Udbygningen af jernbanen mellem Bad Schwartau og Puttgarden til en dobbeltsporet elektrificeret jernbane skal være driftsklar senest syv år efter åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Jernbaneforbindelsen over Femern Sund-broen

forbliver enkeltsporet. Jernbanen mellem Lübeck og Puttgarden i Forbundsrepublikken Tyskland skal være elektrificeret senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt, og Forbundsrepublikken Tyskland træffer i øvrigt de nødvendige foranstaltninger for at sikre tilstrækkelig jernbanekapacitet på den enkeltsporede jernbane mellem Bad Schwartau og Puttgarden senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Den faste forbindelse skal i teknisk henseende dimensioneres og udrustes således, at den vej- og jernbanetrafik, der i dag anvender den faste forbindelse over Øresund, i fremtiden også vil kunne anvende den faste forbindelse over Femern Bælt.

Grænsesnippet mellem vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og vejlandanlægget i Danmark fastlægges som det punkt, hvor vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt tilsluttes den eksisterende E47-vejforbindelse mellem Saksøbing og Rødbyhavn i Danmark. Grænsesnippet mellem vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og vejlandanlægget i Forbundsrepublikken Tyskland befinder sig umiddelbart nord for det nordligste tyske tilslutningsanlæg ved Puttgarden.

Med udbygningen af motortrafikvejen Ønslev-Saksøbing til firesporet motorvej, der blev afsluttet i 2007, er vejforbindelsen, der forbinder København/Malmø-regionen med Rødbyhavn, opgraderet. Bestemmelsen i stk. 3 giver transportministeren bemyndigelse til at foretage projektering af den nødvendige opgradering og miljømæssige forbedring af den firesporede motorvejsstrækning mellem Saksøbing og Rødbyhavn.

Jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt anlægges som en del af det konventionelle TEN-T-jernbanenet og projekteres til en hastighed på mindst?? 160 km/t for persontog og mindst 120 km/t for godstog skal præciseres og være eksakte angivelser. Her kan evt. de detaljerede referencer til direktiver og TSI'er anføres og eller skal dette afsnit fastholdes? Det kunne indarbejdes i de undersøgelser, som er anført nedenfor, som også er markeret med rødt. De tekniske grænsesnit, som måtte være mellem den danske og tyske jernbaneteknik, især i relation til strøm-, signal- og sikkerhedssystemer, placeres på den tyske side af den faste forbindelse over Femern Bælt, medmindre der aftales andet mellem Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland.

Grænsesnippet mellem jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og jernbaneanlægget i Danmark fastlægges som det punkt, hvor jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt tilsluttes den eksisterende jernbaneforbindelse mellem Rødbyhavn og Ringsted. Grænsesnippet mellem jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og jernbanelandanlægget i Forbundsrepublikken Tyskland fastlægges som det punkt, hvor det jernbanetekniske skifte mellem Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland er sket.

Projektet indebærer tillige en udbygning og opgradering af de eksisterende jernbanenet.

Den eksisterende jernbane er dobbeltsporet fra Ringsted til Vordingborg og enkeltsporet på den resterende strækning fra Vordingborg til Rødbyhavn. En enkeltsporet linje løber fra Vordingborg over Masned Sundbroen til Masnedø og derfra videre over Storstrømsbroen. På Falster bliver banen landfast nær Orehoved og løber videre gennem Nørre Alslev og Eskildstrup til Nykøbing Falster. Fra Nykøbing Falster løber jernbanen i dag i sydvestgående retning og krydser Guldborgsund via Frederik den IX's bro for at fortsætte i en lige linje mod sydvest til Rødbyhavn.

For at imødekomme den fremtidige jernbanetrafik skal de danske landanlæg opgraderes således, at jernbanen

på strækningen fra Vordingborg til Storstrømsbroen og fra Orehoved til Rødbyhavn udbygges fra at være enkeltsporet til en dobbeltsporet linje. Det er hensigten, at de nye spor i vidt omfang placeres ved siden af de eksisterende spor. Projektet indeholder tillige en elektrificering af jernbanenettet på strækningen fra Ringsted til Rødbyhavn.

I de forundersøgelser, som Trafikstyrelsen indtil nu har gennemført med jernbanelandanlæggene, er maksimalhastigheden forudsat til at være 160 km/t for persontog. For godstog på landanlæggene er hastigheden sat til 100 km/t. Disse krav lever op til europæiske krav for udbygning af eksisterende hovedbaner. I dag er den maksimale hastighed for persontog på dele af strækningen Ringsted–Vordingborg 140 km/t og på resten af strækningen 120 km/t. Det vil blive undersøgt, hvor stor merudgiften vil være ved en opgradering til 200 km/t for persontog på henholdsvis den faste forbindelse og landanlæggene. Tilsvarende undersøges muligheden og behovet for en forøgelse af hastigheden for godstog, samt hvad merudgiften herved vil være. Den forudsatte udbygning og opgradering af de eksisterende landanlæg i Danmark skal være færdig senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Se ovenfor rødt markering

Til § 4

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transportministeren efter samråd med miljøministeren forestår udarbejdelse af VVM-redegørelser for såvel den faste forbindelse som de danske landanlæg, herunder høring, samt andre nødvendige miljøvurderinger af hele projektet. Lovforslaget vil tillige opfylde kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF Tidende 1985, nr. L175, s. 40) som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF Tidende 1997, nr. L73, s. 5, og direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 (EF Tidende 2003 nr. L 156 s. 17)). I øvrigt skal hele projektet forberedes, 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.

Bestemmelsen indebærer, at der kan gennemføres en helhedsorienteret miljøvurdering af projektet med udgangspunkt i det samlede projekt. VVM-processen gennemføres derfor af transportministeren under inddragelse af relevante myndigheder og selskaber, jf. lovforslagets § 5. Kommunerne inddrages i VVM-processen, i det omfang transportministeren finder det relevant. VVM-processen skal i øvrigt gennemføres tæt på borgerne, herunder således at bemærkninger i den offentlige høring indgår i det videre beslutningsgrundlag for projektet, i det omfang de er forenelige med lovforslaget. Transportministeren og miljøministeren etablerer og sikrer den fornødne koordination undervejs i processen og inddrager om nødvendigt teknisk ekspertise til brug for udarbejdelse af de i bestemmelsen omtalte miljøvurderinger.

Forinden igangsættelse af VVM-processen skal der være enighed mellem transportministeren, miljøministeren og eventuelt selskaberne, som er bemyndiget til at forestå projektet, jf. lovforslagets § 18, stk. 1, om grundlaget for dispositionsforslaget samt indhold og form for VVM. I fornødent omfang koordineres VVM-processen i Danmark med den tilsvarende projektgodkendelsesproces i Tyskland, for så vidt angår den del af den faste forbindelse over Femern Bælt, der er beliggende på tysk højhedsområde.

Gennemførelse af VVM-redegørelserne og andre miljøvurderinger, inklusive den tilhørende høring af offentligheden i de to lande, er en forudsætning for, at transportministeren efter samråd med miljøministeren kan indstille den endelige tekniske løsning for den faste forbindelse over Femern Bælt samt de danske

landanlæg til vedtagelse i Folketinget ved fremsættelse af forslag til lov om anlæg og drift af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. Herefter vil anlægsarbejderne kunne sættes i gang.

Til § 5

Efter bestemmelsen kan transportministeren henlægge opgaver vedrørende projektering og andre dispositioner, som er nødvendige med henblik på etablering af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark til et eller flere eksisterende eller nyetablerede selskaber, der direkte eller indirekte er fuldt ejet af staten. Bestemmelsen giver således transportministeren bemyndigelse til selv at stifte et fuldt statsejet selskab eller at lade et af staten fuldt ejet selskab stifte et eller flere selskaber til at forestå projektering.

Bestemmelsen giver mulighed for, at de statsejede selskaber enten kan have direkte reference til transportministeren eller være datterselskaber under allerede eksisterende 100 pct. statsejede selskaber. Såfremt der gøres brug af et selskab med direkte reference til transportministeren, vil der være tale om et direkte statsligt ejerskab af selskabet, idet staten vil besidde alle aktier i det. I det tilfælde, hvor opgaver henlægges til et datterselskab af et 100 pct. statsejet selskab, vil der være tale om et indirekte ejerskab, da staten ikke vil besidde aktier i datterselskabet, men eje det indirekte i kraft af sit fulde ejerskab af moderselskabet.

I begge de nævnte tilfælde kan disse selskaber selvstændigt etablere (datter)selskaber, som kan forestå projektering og andre dispositioner, som er nødvendige med henblik på etablering af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Bestemmelsen giver transportministeren bemyndigelse til at tilrettelægge arbejdet således, at opgavevaretagelsen organiseres så hensigtsmæssigt som muligt. Der kan for eksempel, såfremt det vurderes fordelagtigt, foretages en opdeling af projektet således, at projektering af den faste forbindelse over Femern Bælt adskilles fra projektering af de tilhørende danske landanlæg.

På den baggrund er den brede formulering af bestemmelsen valgt. I øvrigt er flertalsformen "selskaber" anvendt i lovforslaget og de almindelige bemærkninger hertil, hvilket omfatter såvel ét som flere selskaber, der er blevet henlagt opgaver til i medfør af lovforslagets § 5.

Da opgaver vil kunne henlægges til selskaberne ved en instruks fra transportministeren, vil konstruktionen kun have minimal betydning for projektets fremdrift.

Det forventes, at selskaber, der er blevet henlagt opgaver til efter denne bestemmelse, også vil være ansvarlige for anlæg, drift og finansiering af den faste forbindelse over Femern Bælt. De nærmere detaljer vedrørende opgavefordelingen mellem selskaberne og statens infrastrukturforvalter vedrørende anlæg, drift og finansiering af de tilhørende landanlæg i Danmark vil blive fastlagt i en kommende anlægslov.

Til § 6

I bestemmelsens stk. 1 foreslås det, at for selskaber, der er blevet henlagt opgaver til efter § 5, gælder lovgivningen om aktieselskaber med de ændringer, der følger af dette lovforslag.

I stk. 2 foreslås det, at aktieselskabsloven fraviges således, at det eksplicit fastslås, at transportministeren skal godkende selskabernes vedtægter og ændringer heri. Efter aktieselskabsloven ville godkendelsen skulle foretages af generalforsamlingen.

I stk. 3 foreslås det, at aktieselskabsloven fraviges således, at transportministeren om spørgsmål af væsentlig betydning kan give selskaberne generelle eller specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed. Efter aktieselskabsloven ville aktionærerne kun have mulighed for at udøve deres indflydelse på generalforsamlingen. Bestemmelsen indebærer således, at transportministeren i væsentlige spørgsmål – også uden for generalforsamlingen – kan give selskaberne instrukser.

Med hensyn til valg til selskabernes bestyrelse finder aktieselskabsloven anvendelse, herunder medarbejdernes ret til at udpege repræsentanter.

Til § 7

Efter lovforslagets § 7 kan selskaberne optage lån og benytte andre finansielle instrumenter til finansiering af projekteringen og andre dispositioner, som er nødvendige med henblik på etablering af den faste forbindelse over Femern Bælt samt de tilhørende landanlæg i Danmark. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige vilkår.

Bestemmelsen i stk. 2 fastslår, at transportministeren kan indskyde en aktiekapital på op til 500 mio. kr. i de direkte eller indirekte eksisterende eller nyetablerede fuldt statsejede selskaber, der henlægges opgaver til i henhold til § 5. Såfremt det eller de selskaber, der henlægges opgaver til i henhold til § 5, er datterselskaber af et allerede eksisterende direkte eller indirekte fuldt statsejet selskab, kan dette allerede eksisterende selskab selv foretage indskud på op til 500 mio. kr. i disse datterselskaber.

Beløbet afspejler projektets størrelse. A/S Storebælt blev etableret med en aktiekapital på 355 mio. kr. Udgiften til at etablere den faste forbindelse over Storebælt var omkring 34 mia. kr. (2008-priser). Det forudsatte kapitalindskud i selskaberne med ansvar for Femern Bælt-forbindelsen indebærer, at ejer vil kunne oppebære en udbyttebetaling, der på markedsvilkår vil kunne sikre finansiering af udbygningen af de danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen.

Staten garanterer for selskabernes forpligtelser, hvilket svarer til ordningen vedrørende A/S Storebælt samt A/S Øresund. Valget af selskabsform har derfor ikke til hensigt at begrænse statens ansvar som økonomisk garant for selskabernes virksomhed, hvorfor aktiekapitalen i selskaberne er af sekundær betydning for tilliden til selskabernes økonomiske soliditet.

I medfør af bestemmelsen er staten endvidere berettiget til at yde statslån efter finansministerens nærmere bestemmelse herom.

Lovforslagets § 7, stk. 5, indebærer i øvrigt, at staten garanterer for betaling af andre af selskabernes økonomiske forpligtelser, således at det ikke herved har været hensigten at begrænse selskabernes økonomiske ansvar.

For så vidt angår varetagelse af selskabernes finansforvaltning, herunder låneoptagelser, er det forventningen, at denne opgave vil blive varetaget sammen med finansforvaltningen for Storebæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Metroen, forudsat at reglerne for EU-udbud respekteres. Baggrunden herfor er

ønsket om, at man fra statslig side undgår at opbygge parallelle finansforvaltninger. Spørgsmålet om varetagelse af finansforvaltningen vil blive reguleret i selskabernes vedtægter. En tilsvarende ordning for Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S er beskrevet i bemærkninger til lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Til § 8

Den foreslåede bestemmelse vedrører et eller flere eksisterende eller nyetablerede selskaber, der direkte eller indirekte er ejet af staten, og som der er blevet henlagt opgaver til i medfør af lovforslagets § 5. Såfremt disse selskaber har optaget lån i medfør af lovforslagets § 7, kan de viderelåne disse likvide midler eller overføre samme vederlagsfrit til andre selskaber, der direkte eller indirekte er ejet af staten, og som der er blevet henlagt opgaver til i henhold til lovforslagets § 5, uden at selskaberne beskattes af disse viderelån eller vederlagsfrie overførsler i henhold til gældende skattelovgivning. I overensstemmelse med bemærkningerne til lovforslagets § 5 sikres det herved, at der kan ske en hensigtsmæssig fordeling af de lånte likvide midler i forhold til den af transportministeren valgte organisering af projektet.

Til § 9

Den foreslåede bestemmelse svarer til ligningslovens § 15, stk. 1 (jf. lovbekendtgørelse nr. 1061 af 24. oktober 2006, som senest ændret ved lov nr. 906 af 12. september 2008). Med bestemmelsen fastslås det, at selskabernes skattemæssige underskud kan fradrages i den skattemæssige indkomst for de fremtidige indkomstår. Fradraget kan dog kun overføres til et senere indkomstår, hvis det ikke kan rummes i et tidligere års skattepligtige indkomst. Underskud kan fradrages, uanset om opgaver efter lovforslagets § 5 henlægges til et eller flere eksisterende eller nyetablerede selskaber, eller om disse direkte eller indirekte er fuldt ejet af staten.

Bestemmelsen er indsat i lovforslaget, således at det uanset ændringer i skattelovgivningen sikres, at selskaberne fremover kan foretage underskudsfræførsel. Underskudsfræførsel sker i øvrigt i princippet som efter de på tidspunktet for lovens ikrafttræden gældende regler i ligningsloven. Selskaberne momsregistreres såvel i Danmark som i Forbundsrepublikken Tyskland.

Til §§ 10-14

Med bestemmelserne i lovforslagets §§ 10-14 foreslås det at give transportministeren bemyndigelse til at sikre gennemførelsen af de nødvendige anlæg ved at kunne pålægge byggelinjer, udstede forbud og eventuelt overtage et areal. Bestemmelserne svarer i det væsentlige til reglerne om sikring af vejanlæg i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 432 af 22. maj 2008, og sikring af baneanlæg i nyere jernbanelovgivning, jf. lov nr. 244 af 21. marts 2007 om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted samt lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring. Praksis på dette område vil derfor i relevant omfang kunne indgå i vurderingen ved anvendelsen af bestemmelserne i lovforslagets §§ 10-14.

Til § 10

Bestemmelsen i stk. 1 giver transportministeren bemyndigelse til at sikre de til anlægget af den faste forbindelse med tilhørende landanlæg nødvendige arealer ved at kunne pålægge byggelinjer på berørte ejendomme. Med bestemmelsen begrænses den periode, der kan pålægges byggelinjer i, til højst 15 år. Der skal således træffes en ny beslutning om byggelinjepålæg, hvis byggelinjerne ønskes opretholdt ud over denne

periode. Byggelinjepålægget kan ved nyt pålæg forlænges én gang med yderligere op til 10 år.

Bestemmelsen i stk. 2 beskriver retsvirkningerne af byggelinjepålægget. Byggelinjerne medfører, at grundejeren ikke uden transportministerens tilladelse må opføre ny bebyggelse og anlæg af blivende art såsom sportspladser, kirkegårde, tankanlæg, grusgrave eller lignende - herunder ved tilbygning eller ved genopførsel - på det areal, der ligger inden for byggelinjerne. Byggelinjerne er dog ikke til hinder for, at der foretages almindelig istandsættelse og vedligeholdelse, herunder tidssvarende modernisering af eksisterende bygninger og anlæg. Byggelinjerne er heller ikke til hinder for salg af ejendommen eller optagelse af lån mod sikkerhed i ejendommen, for eksempel kreditforeningslån eller boliglån.

Bestemmelsen svarer til §§ 34, stk. 1 og 3 samt 35, stk. 1, i lov om offentlige veje, samt § 2 i lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted, dog således at varigheden af den periode, for hvilken der kan pålægges byggelinjer, er forhøjet fra højst 10 år til højst 15 år. Baggrunden herfor er Femern Bælt-projektets omfang og den deraf følgende tidshorisont. Femern Bælt-projektet er et af Europas største infrastrukturprojekter. Både med hensyn til de overordnede fysiske dimensioner og målt i forhold til den omhandlede investering bliver der tale om et stort og i styringsmæssig henseende komplekst projekt.

Til § 11

Bestemmelsen i stk. 1 giver transportministeren hjemmel til at nedlægge forbud mod bebyggelse på ejendomme, som vil blive berørt af planerne om den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg på dansk territorium som beskrevet i traktaten og lovforslagets § 3. Forbudsperioden har gyldighed i ét år og kan ikke forlænges. Nedlæggelse af forbud mod bebyggelse er således en midlertidig foranstaltning, der giver mulighed for at gribe ind i tilfælde, hvor der endnu ikke er pålagt byggelinjer, og hvor der påtænkes gennemført foranstaltninger på en ejendom, som nævnt i lovforslagets § 10, stk. 2.

Med bestemmelsen i stk. 2 forpligtes de berørte kommuner til at underrette transportministeren om planlagt nybyggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, men som berøres af projektet. Hvis der ikke er nedlagt forbud inden to måneder efter indberetningen, kan den berørte kommune (bygningsmyndigheden) udstede byggetilladelse. Transportministeren vil i forbindelse med projekteringsarbejdet nærmere informere de berørte kommuner om de relevante ejendomme.

Bestemmelsen svarer til § 36 i lov om offentlige veje og § 3 i lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Til § 12

I stk. 1 fastsættes, at der skal foretages offentlig kundgørelse om pålæg af byggelinjer, og at der skal ske meddelelse direkte til ejere og brugere af ejendomme, der direkte er berørt af pålægget. Som en konsekvens heraf skal transportministeren oplyse om beliggenheden af byggelinjer på den pågældendes ejendom.

Bestemmelsen i stk. 2 fastsætter en frist for klager over pålæg af byggelinjer på fire uger. Bestemmelsen giver hjemmel til tinglysning af byggelinjepålæg, dog først efter at der er truffet afgørelse i forbindelse med eventuel klage.

I stk. 3 fastsættes, at klager over pålæg af byggelinjer som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde at beslutte at give klagen opsættende virkning.

I stk. 4 fastsættes, at byggelinjebestemmelser, der er offentligt kundgjort, skal respekteres af såvel ejendommens ejere som af andre rettighedshavere, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet. Gyldighedsvirkningen af byggelinjepålæg er knyttet til offentliggørelsen. Meddelelsen til ejere og brugere af berørte ejendomme er kun af oplysende karakter.

Bestemmelsen i stk. 5 pålægger bygherren pligt til forud for iværksættelse af et planlagt byggeri at indhente oplysning om, hvorvidt byggeri på en ejendom, der er pålagt byggelinje efter lovforslagets § 10, vil komme i strid med byggelinjebestemmelsen.

Bestemmelsen svarer til § 37 i lov om offentlige veje og § 4 i lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Til § 13

Efter bestemmelsen i stk. 1 kan ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter lovforslagets § 10, kræve arealet overtaget af transportministeren mod erstatning, hvis den pågældende afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer.

Omkostningerne hertil afholdes af selskaberne efter aftale med transportministeren. Den retsbeskyttelse, som bestemmelsen giver grundejerne, er således begrænset til situationer, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på økonomisk forsvarlig måde. Som eksempel på et tilfælde hvor ejendommen ikke kan udnyttes på økonomisk forsvarlig måde, kan nævnes den situation, hvor en tilbygning ikke vil kunne opføres, og hvor det må lægges til grund, at det på ejendommen beliggende hus efter kvarterets karakter ikke har en sådan størrelse og beskaffenhed, at grunden efter sin beliggenhed, størrelse og værdi kan anses for udnyttet i økonomisk rimeligt omfang.

Med bestemmelsen i stk. 2 kan ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter lovforslagets § 10, kræve, at transportministeren overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår, og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren. "Særlige personlige grunde" vil for eksempel foreligge, hvor en grundejer på grund af sygdom, alder, familiemæssige eller af andre sociale grunde ønsker at afhænde ejendommen for at flytte til et andet sted. Kravet om at byggelinjerne skal omfatte et areal, der i "væsentligt omfang" er pålagt byggelinjer efter lovforslagets § 10, sigter til den situation, hvor det vurderes, at den pågældende ejendom helt eller delvist i større omfang vil blive eksproprieret i forbindelse med projektets eventuelle gennemførelse. Der skal således på det tidspunkt, hvor anmodningen om overtagelse fremsættes, i hvert enkelt tilfælde foretages en konkret vurdering af byggelinjernes betydning for arealet eller ejendommen baseret på den viden, der er om linjeføringen ud fra den foretagne projektering på dette tidspunkt. Vurderingen vil være afhængig af, om der er tale om en beboelsesejendom eller en erhvervsjendom, og om den pågældende ejendom består af én eller flere lodder. Som eksempel kan nævnes en erhvervsvirksomhed, der ønsker at udvide i form af en tilbygning, men hvor udvidelsen vil strække sig ind over projektet. I et sådant tilfælde vil der kunne pålægges byggelinjer med den konsekvens, at der ikke vil kunne meddeles tilladelse til det pågældende byggeri.

Udgangspunktet er, at byggelinjepålægget skal omfatte en så stor del af ejendommen, at der er risiko for, at ejendommen under alle omstændigheder vil skulle overtages for at realisere projektet i den linjeføring, som byggelinjen skal sikre. Hvis byggelinjen eksempelvis alene vedrører en lod af en landbrugsejendom, der er

beliggende et stykke fra bygningslodden, vil dette normalt ikke kunne begrunde en overtagelse. Tilsvarende vil det forhold, at en landbrugsejendoms bygningslod perifert berøres af byggelinjer, og uden at byggelinjerne hindrer en fremtidig bygningsudvidelse, heller ikke kunne begrunde en overtagelse. Det er i øvrigt en betingelse, at byggelinjerne hindrer salg af arealet eller ejendommen på normale vilkår, hvilket ejeren for eksempel kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler. Der gælder ingen frister for fremsættelse af begæring om overtagelse.

Efter bestemmelsen i stk. 3 kan ejeren af en ejendom, hvor arealet, der er omfattet af byggelinjepålægget, kun udgør en mindre del, kræve hele ejendommen overtaget mod erstatning. Det forudsættes dog, at den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller får en sådan karakter, at det ikke vurderes som hensigtsmæssigt at bevare den som en selvstændig ejendom. Hele ejendommen kan endvidere kræves overtaget, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår som i de i stk. 2 nævnte situationer.

Byggelinjernes betydning for den enkelte ejer kan ændre sig i tidens løb. Den ændrede betydning kan skyldes ændringer i ejerens personlige forhold, men også ændringer i vilkårene for drift af en på ejendommen værende erhvervsvirksomhed kan betyde, at der adskillige år efter byggelinjepålægget opstår et ønske om at få overtaget arealet. Det gælder for eksempel, hvis der på ejendommen drives erhvervsvirksomhed, og byggelinjen hindrer en udbygning af virksomhedens driftsbygninger, når denne anses nødvendig for virksomhedens fortsatte drift på et rimeligt økonomisk grundlag. Ejeren kan derfor til enhver tid fremsætte begæring om overtagelse.

Efter bestemmelsen i stk. 4 kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til de i §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder, hvis transportministeren afslår ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse.

Endelig bestemmes det i stk. 5, at spørgsmål om overtagelsesbegæring som følge af byggelinjepålæg først kan indbringes for domstolene, når klageadgangen til taksationsmyndighederne er udnyttet. Søgsmål skal anlægges senest seks måneder efter, at afgørelse er kommet frem til klageren.

Bestemmelsen svarer i det væsentlige til § 38 i lov om offentlige veje og § 5 i lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Til § 14

Bestemmelsen i stk. 1 giver mulighed for, at transportministeren, selv om der ikke er pålagt byggelinjer, forlods kan overtage en ejendom efter anmodning fra ejeren. Der skal være tale om ejendomme, der berøres særligt indgribende af planerne. I lighed med den vurdering, der finder sted i forbindelse med administrationen af bestemmelsen i lovforslagets § 13, stk. 2, vil der i hvert enkelt tilfælde skulle foretages en vurdering af planernes betydning for den pågældende ejendom. Udgangspunktet er, at projektet skal berøre ejendommen i et sådant omfang, at der er risiko for, at denne vil blive eksproprieret i væsentligt omfang eller påført betydelige ulemper i forbindelse med projektets eventuelle gennemførelse. Der kan også blive tale om forlods at overtage ejendomme, der i væsentligt omfang forventes eksproprieret eller eksproprieret midlertidigt i en eventuelt kommende anlægsperiode, eller erhvervslejemål, der forventes eksproprieret i væsentligt omfang for at skaffe areal til projekterne. Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer salg af den pågældende ejendom på normale vilkår, hvilket ejeren for eksempel kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler. Det foreslås, at overtagelsesadgangen kun kan komme på tale, når der foreligger særlige personlige grunde til, at ejeren ønsker ejendommen overtaget. Ved vurderingen af hvilke forhold der vil

kunne begrunde forlods overtagelse, vil der blive lagt vægt på de samme kriterier som ved bestemmelsen i lovforslagets § 13, stk. 2.

Ejendomme, der måtte være overtaget forlods, kan senere afhændes efter de almindelige regler, såfremt det måtte vise sig, at ejendommen alligevel ikke skal anvendes til de planlagte formål. Bestemmelsen finder også anvendelse, når der er nedlagt forbud efter lovforslagets § 11.

Med stk. 2 bestemmes, at overtagelsessummen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (jf. lovbekendtgørelse nr. 672 af 19. august 1999, som senest ændret ved lov nr. 538 af 8. juni 2006). Det er også disse myndigheder, der efter vedtagelsen af en anlægslov vil skulle fastsætte erstatning i forbindelse med ekspropriation til gennemførelse af projektet.

Bestemmelsen svarer til § 6 i lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Til § 15

I lovgivningen på jernbaneområdet har der siden 1920'erne eksisteret en bestemmelse om, at enhver grundejer måtte tåle, at jernbanemyndigheden foretog visse undersøgelser på privat grund med mindst otte dages varsel. Bestemmelsen er løbende blevet overført til nyere lovgivning og kan genfindes i lov om jernbane § 21 e (jf. lovbekendtgørelse nr. 567 af 9. juni 2008).

Det foreslås, at der gives hjemmel til, at også transportministeren kan foretage de jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger eller andre udendørs undersøgelser på privatejet grund, der er nødvendige for at kunne projektere den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, jf. lovforslagets § 3.

Transportministeren får adgang til at foretage de omhandlede undersøgelser uden retskendelse. Begrundelsen herfor er, at det vil være yderst begrænset, hvad en dommer i givet fald ville kunne tage stilling til, hvis der blev stillet krav om en retskendelse. Hertil kommer, at der alene vil være tale om adgang til udendørs undersøgelser og dermed ikke til private boliger. Det er forudsat, at det er transportministeren, der træffer beslutning om at foretage de pågældende undersøgelser uden retskendelse, men at den faktiske udførelse af undersøgelserne kan overlades til private, herunder selskaberne, entreprenører eller landinspektører. De private skal i den forbindelse fremvise behørig legitimation for, at de er berettigede til at udføre undersøgelserne.

Transportministeren skal med mindst otte dages varsel ved direkte skriftlig henvendelse give de pågældende berørte grundejere besked om, at undersøgelserne vil blive udført. Herudover vil transportministeren i de stedlige blade med mindst otte dages varsel bekendtgøre, at der foretages udendørs undersøgelser, og hvor undersøgelserne vil blive foretaget.

Til § 16

Bestemmelsen har sin baggrund i artikel 8 i traktaten. Det praktiske indhold af bestemmelsen er, at den danske del af søterritoriet og havbunden vederlagsfrit stilles til rådighed for selskaberne til brug for forberedelse, undersøgelse og projektering af den faste forbindelse over Femern Bælt. Tilsvarende stiller Tyskland den tyske del af søterritoriet og havbunden vederlagsfrit til rådighed. I det omfang der knytter sig

private rettigheder til de områder, der midlertidigt eller for bestandigt inddrages, skal transportministeren yde erstatning efter lovgivningens almindelige regler herom.

Til § 17

I henhold til den foreslåede bestemmelse afholder selskaber, der har fået henlagt opgaver efter lovforslagets § 5, efter aftale med transportministeren alle udgifter til de henlagte opgaver, herunder omkostninger i forbindelse med pålæg og offentliggørelse af byggelinjer samt overtagelse af arealer i medfør af lovforslagets §§ 10-16.

Dette betyder, at selskaberne efter aftale med ministeren afholder udgifterne til projekteringen og i forlængelse heraf skal have ejendomsretten til de ejendomme, hvor der sker forlods overtagelse efter lovforslagets § 14, hvilket er i overensstemmelse med artiklerne 6 og 8 i traktaten.

Til § 18

Den foreslåede bestemmelses stk. 1 indebærer, at transportministeren kan overlade sine beføjelser i denne lov til selskaberne, der har fået henlagt opgaver i medfør af lovforslagets § 5, i det omfang dette findes hensigtsmæssigt og muligt. Transportministeren kan således overlade sine beføjelser for det samlede projekt beskrevet i lovforslagets § 3. Det forventes ikke, at transportministeren overlader sine afgørelsesbeføjelser til selskaberne, men det kan forekomme, at selskaberne varetager og bidrager hertil på forberedende stadier, herunder eksempelvis i forbindelse med VVM-processen og udarbejdelse af andre miljøvurderinger.

Projektering og udførelse af de danske landanlæg, der først og fremmest omhandler opgradering af det eksisterende jernbaneanlæg mellem Ringsted og Rødby, adskiller sig i styringsmæssig og teknisk henseende fra opgaven vedrørende den faste forbindelse. Et andet væsentligt hensyn er sikkerheden for projektets gennemførelse og sammenhængen til det eksisterende jernbane- og vejnet. Der etableres mulighed for, at selskaberne kan overlade opgaver vedrørende projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelsen, til Trafikstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet og institutioner under Miljøministeriet.

Idet den jernbanefaglige kompetence til projekteringen af de danske jernbanelandanlæg ligger hos Trafikstyrelsen og Banedanmark, kan selskaberne efter lovforslagets § 18, stk. 2, overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og anden myndighedsgodkendelse til Trafikstyrelsen og Banedanmark.

Tilsvarende ligger den vejfaglige kompetence til projekteringen af de danske vejlandanlæg hos Vejdirektoratet, hvorfor selskaberne efter lovforslagets § 18, stk. 3, vil kunne overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og anden myndighedsgodkendelse, til Vejdirektoratet.

Det forudsættes, at der sammen med overdragelsen af opgaver følger en finansiering heraf. Der vil på bevillingslovene blive etableret en særlig bevillingsbestemmelse om, at de relevante institutioner kan oppebære indtægter i henhold til aftaler med selskaberne, og at der kan afholdes udgifter i overensstemmelse hermed, herunder lønudgifter på op til 8 pct. af indtægterne. Vejdirektoratet har i dag hjemmel på finansloven til at udføre indtægtsdækket virksomhed.

Det forudsættes, at Trafikstyrelsen, Banedanmark og Vejdirektoratet vil inddrage private virksomheder i

forbindelse med udførelsen af disse opgaver, eksempelvis rådgivende ingeniører, arkitekter og eksterne konsulenter, og at disse kontrakter vil blive udbudt efter de gældende EU-regler.

I stk. 4 foreslås det, at angående den faste forbindelse med tilhørende landanlæg i Danmark vil selskaberne kunne overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og anden relevant myndighedsgodkendelse, til institutioner under Miljøministeriet. Selskaberne vil således kunne benytte Miljøministeriet for så vidt angår faglig og juridisk rådgivning i forbindelse med myndighedsbehandlingen på den faste forbindelse med tilhørende landanlæg i Danmark. Miljøministeriets udgifter i forbindelse med opfyldelse af plan- og miljøkrav, herunder gennemførelse af VVM-undersøgelser, afholdes af selskaberne, i det omfang opgaverne ikke er omfattet af Miljøministeriets egne myndighedsopgaver.

Ifølge lovforslagets § 6, stk. 3, kan transportministeren om spørgsmål af væsentlig betydning give selskaberne generelle eller specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed. Det forudsættes således, at transportministeren vil kunne udøve indflydelse ved overdragelse af opgaver med tilhørende ressourcer til Trafikstyrelsen, Banedanmark, Vejdirektoratet og institutioner under Miljøministeriet.

I stk. 5 foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes efter denne lov, herunder om klagefrister, eller om at afgørelserne ikke kan påklages til transportministeren. I det omfang, der overlades afgørelseskompetence til andre end egentlige offentlige myndigheder forudsættes det, at der ikke fastsættes regler om afskæring af rekurs til ministeren.

Til § 19

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

Bilag. Traktat af 3. september 2008 mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt