

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets hovedpunkter

Lovforslaget indebærer, at Folketinget meddeler samtykke til, at traktaten af 3. september 2008 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 en politisk 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 bemyndiges 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 undersøgelse af udledning af CO₂ og støjpåvirkning. Andre større forundersøgelser vedrører de geologiske forhold samt undersøgelser af de sejladssikkerhedsmæssige forhold.

Den endelig beslutning om forbindelsens linjeføring og anlægstekniske udformning skal ske på baggrund af blandt andet VVM-undersøgelsernes resultat. 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 skræstagsbro. 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 forudsætter, at pro-