

cessen i både Danmark og Tyskland forløber planmæssigt frem til åbningstidspunktet.

Traktaten mellem Danmark og Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt er optaget 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 jernbanens rammebetingelser 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 Bæltforbindelsen 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.

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 Bæltforbindelsen således et stort potentiale for kortere rejsetider.

Femern Bæltforbindelsen vil også indebære fordele for landsdelstrafikken, idet der vil blive frigjort jernbanekapacitet til landsdelstrafikken mellem Sjælland, Fyn og Jylland. Selvom Femern Bæltforbindelsen 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 færgenhavnene 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 Bæltforbindelsen 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 på grund af en række positive konsekvenser for især Lolland-Falster og Sydsjælland. Effekterne skyldes blandt andet lettere adgang til kontinentet, forbedrede pendlingsmuligheder, mulighed for tilvækst af arbejdspladser i forbindelse med udbygning af landanlæg 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 m.v. henvises til bemærkningernes afsnit 6.3.

2.1. De eksisterende anlæg

'Fugleflugtslinjen' i form af færgeforbindelsen mellem Lolland (Rødby Færgenhavn) og Femern (Puttgarden) med tilhørende vej- og jernbaneanlæg blev åbnet for trafik i 1963. Dermed blev de trafikale for-