

F. t. l. vedr. fast forbindelse over Femern Bælt

bindelser 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 Saksøbing.

Med udbygning af motortrafikvejen mellem Ønslev og Saksøbing til motorvej i 2007 er der motorvej på hele strækningen mellem København og Rødbyhavn. På tysk side er der på strækningen fra Lübeck til Heiligenhafen anlagt motorvej, mens den resterende ca. 20 km lange strækning fra Heiligenhafen til Puttgarden 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) enkeltsporet og ikke elektrificeret.

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 igangsattes undersøgelsesarbejdet i 1995/1996.

I 1999 offentliggjorde Trafikministeriet resultaterne af undersøgelseerne 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 interessetilkendegivelsesrunde, der lanceredes i 2001. Interessetilkendegivelsesrunden indebærer, 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 interessetilkendegivelsesrunden 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 interessetilkendegivelsesrunden, 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 i rapporterne *'Fehmarn Belt Forecast 2002'*, *'Fehmarnbælt Traffic Consortium, april 2003'*, *'Fehmarn Belt Forecast 2002 – reference cases, supplement to Final Report, april 2003'* og *'Fehmarn Belt Fixed Link, Analysis of Rail Infrastructure Payment, TetraPlan, marts 2003'*.