

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, at løsning af uoverensstemmelser mellem de to stater vedrørende fortolkning eller anvendelse af traktaten skal ske ved voldgift.

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 vedtagelse af projekteringslov og 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 ved Rødby Færgehavn og passerer det ca. 19 km brede bælt frem til øen Femern, hvor anlægget ventes ilandført ved 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 skråråstagsbro med vejanlæg placeret på øverste etage 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 og uden en fast forbindelse, vil indgå i undersøgelserne 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 teknisk broløsning af:

- En nordlig tilslutningsbro på ca. 9,3 km.
- En hovedbro udformet som en skråråstagsbro 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 forskellige måder, men er i det foreliggende foretrukne løsningsforslag udformet med tre store skråråstagsbrofag med en spændvidde på hver 724 meter. Om dette er den optimale udformning af hovedbroen ud fra anlægstekniske og sejladssikkerhedsmæssige overvejelser undersøges nøje i de forestående forundersøgelser i tæt samarbejde med de relevante myndigheder. Den igangværende risikoanalyse, der dækker de sejladssikkerhedsmæssige forhold i Fe-