

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 de danske anlæg. 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 banecområdet.

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 yderligere 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 infrastrukturanlæg er på tale, er mindre, end det ellers ville have været. Da det forekommer urimeligt, at en grundejer, 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 nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S 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 Transport- og Energiministeriet. 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.