

mellem vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og vejlandanlægget i Tyskland befinder sig umiddelbart nord for det nordligste tyske tilslutningsanlæg ved Puttgarden.

Med udbygningen af motortrafikvejen Ønslev-Sakskøbing til en firesporet motorvej, der blev afsluttet i 2007, er der nu motorvej på hele strækningen mellem København/Malmø-regionen og Rødbyhavn. Bestemmelsen i stk. 3 giver transportministeren bemyndigelse til at foretage projektering af den nødvendige opgradering og miljømæssige forbedring af den firesporede motorvejsstrækning mellem Sakskøbing og Rødbyhavn.

Jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt anlægges som en del af det konventionelle TEN-T-jernbanenet og projekteres til en hastighed på mindst 160 km/t for persontog og mindst 120 km/t for godstog. De tekniske grænsesnit, som måtte være mellem den danske og tyske jernbaneteknik, især i relation til strøm-, signal- og sikkerhedssystemer, placeres på den tyske side af den faste forbindelse over Femern Bælt, medmindre der aftales andet mellem Danmark og Tyskland.

Grænsesnittet mellem jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og jernbaneanlægget i Danmark fastlægges som det punkt, hvor jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt tilsluttes den eksisterende jernbaneforbindelse mellem Rødbyhavn og Ringsted. Grænsesnittet mellem jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og jernbanelandanlægget i Tyskland fastlægges som det punkt, hvor det jernbanetekniske skifte mellem Danmark og Tyskland er sket.

Projektet indebærer tillige en udbygning og opgradering af de eksisterende jernbanenet i Danmark.

Den eksisterende jernbane er dobbeltsporet fra Ringsted til Vordingborg og enkeltsporet på den resterende strækning fra Vordingborg til Rødbyhavn. En enkeltsporet linje løber fra Vordingborg over Masned-sundbroen til Masnedø og derfra videre over Storstrømsbroen. På Falster bliver banen landfast nær Orehoved og løber videre gennem Nørre Alslev og Eskildstrup til Nykøbing Falster. Fra Nykøbing Falster løber jernbanen i dag i sydvestgående retning og krydser Guldborgsund via Frederik den IX's bro for at fortsætte i en lige linje mod sydvest til Rødbyhavn.

For at tage højde for den fremtidige jernbanetraffic skal de danske landanlæg opgraderes således, at jernbanen på strækningen fra Vordingborg til Storstrømsbroen og fra Orehoved til Rødbyhavn udbygges fra at være enkeltsporet til en dobbeltsporet linje. Den endelige linjeføring for den udbyggede jernbanestrækning

fra Vordingborg til Rødby vil først blive endeligt fastlagt, når resultaterne af forundersøgelserne foreligger, blandt resultaterne af VVM-undersøgelserne. Én mulighed er, at de nye spor vil blive placeret ved siden af de eksisterende spor. Projektet indeholder tillige en elektrificering af jernbanenettet på strækningen fra Ringsted til Rødbyhavn.

I de forundersøgelser, som Trafikstyrelsen indtil nu har gennemført vedrørende jernbanelandanlæggene, er maksimalhastigheden forudsat til at være 160 km/t for persontog. For godstog på landanlæggene er hastigheden sat til 100 km/t. Disse krav lever op til europæiske krav for udbygning af eksisterende hovedbaner. I dag er den maksimale hastighed for persontog på dele af strækningen Ringsted-Vordingborg 140 km/t og på resten af strækningen 120 km/t. Det vil blive undersøgt, hvor stor merudgiften vil være ved en opgradering til 200 km/t for persontog på henholdsvis den faste forbindelse og landanlæggene. Aspekterne i en forhøjelse af hastigheden ud over 200 km/t vil også blive undersøgt. Tilsvarende undersøges muligheden og behovet for en forøgelse af hastigheden for godstog, samt hvad merudgiften herved vil være.

Den forudsatte udbygning og opgradering af de eksisterende landanlæg i Danmark skal være færdig senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Til § 4

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren skal udarbejde VVM-redegørelser for såvel den faste forbindelse som de danske landanlæg, herunder høring, samt andre nødvendige miljøvurderinger af hele projektet. Lovforslaget vil tillige opfylde kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF Tidende 1985, nr. L175, s. 40) som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF Tidende 1997, nr. L73, s. 5), og direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 (EF Tidende 2003 nr. L 156 s. 17). I øvrigt skal hele projektet forberedes, opføres og drives således, at skadelige virkninger på miljø og natur forebygges, og uundgåelige betydelige forringelser, især med hensyn til det europæiske Natura 2000 netværk, imødegås på en passende måde i overensstemmelse med gældende ret.

Bestemmelsen indebærer, at der kan gennemføres en helhedsorienteret miljøvurdering af projektet med udgangspunkt i det samlede projekt. VVM-processen gennemføres derfor af transportministeren under inddragelse af relevante myndigheder og selskaber, jf.