

Til lovforslag nr. L 99. Skriftlig fremsættelse (17. december 2008)

### **Transportministeren (Lars Barfoed):**

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

*Forslag til lov om projektering af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark*

(Lovforslag nr. L 99).

Som det fremgår af regeringsgrundlaget "Mulighedernes Samfund" fra november 2007, er Danmark broernes land. De faste forbindelser over Storebælt og Øresund har været milepæle i udviklingen af den danske infrastruktur. Forbindelserne bidrager til at binde Danmark og Europa sammen og har derigennem været en stor gevinst for samfundsudviklingen og den økonomiske vækst i Danmark.

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. En fast forbindelse over Femern Bælt vil lukke et hul i infrastrukturen mellem Skandinavien og kontinentet, vil medføre større fleksibilitet og væsentlige tidsbesparelser og vil i særlig grad styrke jernbanetrafikken.

Vej- og jernbanetrafikken, der i dag bruger færgeforbindelsen mellem Rødby og Puttgarden, vil kunne spare omkring en times rejsetid mellem København og Hamborg. Trafikanterne vil opleve tidsgevinsterne i form af sparet ventetid i færgehavnene og en hurtigere tur over Femern Bælt i forhold til den nuværende færgefart.

Den faste forbindelse vil også bidrage til en nedbringelse af CO<sub>2</sub>-udledningen fra transporten sammenlignet med fortsat færgedrift. Et vigtigt

bidrag til nedbringelsen af CO<sub>2</sub>-udledningen stammer fra, at godstogstrafikken mellem Hamborg og København kan spare 160 km sammenlignet med den rute over Storebælt, som godstogene benytter i dag.

Ud over at forbedre forbindelsen mellem Østdanmark, Skandinavien og Tyskland vil forbindelsen også frigøre kapacitet til landsdelstrafikken mellem Sjælland, Fyn og Jylland. Forbindelsen er et vigtigt element i en nødvendig styrkelse af den samlede infrastruktur til fordel for en balanceret vækst- og beskæftigelsesudvikling.

Der er allerede blevet gennemført mange forberedende undersøgelser af blandt andet miljø, teknik og økonomi samt foretaget mange indledende skridt vedrørende en fast forbindelse over Femern Bælt.

Den danske og den tyske transportminister underskrev den 3. september 2008 en traktat om en brugerbetalt fast forbindelse over Femern Bælt.

Traktaten indebærer, at Danmark ejer den faste forbindelse over Femern Bælt og står for forberedelse, planlægning, projektering, anlæg, finansiering og drift. Ifølge traktaten er Tyskland og Danmark hver især ansvarlige for at gennemføre de aftalte udbygninger af sine landanlæg. Danmark har i traktaten forbeholdt sig retten til at finansiere de danske landanlæg med afkast fra den faste forbindelse.

Traktaten slår videre fast, at Danmark får takstkompetencen for den faste forbindelse og modtager ethvert overskud og hæfter for ethvert underskud fra forbindelsen. Traktaten følger med lovforslaget som bilag.

Forud for traktatunderskriften indgik Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre den 2. september 2008 en politisk aftale om etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt. Af den politiske aftale fremgår det, at der