

lepæle i udviklingen af den danske infrastruktur. Forbindelserne bidrager til at binde Danmark og Europa sammen, og en fast forbindelse over Femern Bælt vil lukke et hul i infrastrukturen mellem Skandinavien og kontinentet.

Vi har jo placeret to milepæle for dette meget vigtige og store projekt. For det første blev der indgået en bred politisk aftale den 2. september sidste år, og for det andet blev den dansk-tyske traktat underskrevet den 3. september. Underskrivelsen af traktaten var kulminationen på mere end 15 års målrettet arbejde for at etablere en fast forbindelse over Femern Bælt. Derfor er der også grund til at sige tak til den tyske regering for aftalen, og jeg ser frem til et fortsat tæt samarbejde med den tyske regering om projekteringen og selve anlægget af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Den 2. september sidste år blev der så indgået en historisk bred politisk aftale som sagt. Forligskredsens omfatter fem partier: Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre. Og så hører vi altså nu også en – synes jeg – positiv og konstruktiv tilgang til det fra Dansk Folkepartis side, hvilket jeg glæder mig over.

Aftalen understreger, at vi fra dansk side virkelig ønsker forbindelsen etableret og kan se de store perspektiver i at skabe bedre forbindelser til vores vigtigste samhandelspartner, nemlig Tyskland. Med forslaget til projekteringsloven er vi så ved en tredje milepæl. Regeringen foreslår her helt konkret, at Folketinget nu siger ja til at ratificere traktaten med Tyskland og til, at et statsejet selskab gennemfører de undersøgelser, der er nødvendige, for at vi så kan beslutte at bygge forbindelsen.

Så dette projekteringslovforslag har altså tre formål. For det første giver det hjemmel til, at den dansk-tyske traktat kan ratificeres på Danmarks vegne. For det andet giver det hjemmel til, at vi gennemfører miljøundersøgelser, herunder VVM-undersøgelser, geotekniske undersøgelser og undersøgelser af sejladssikkerheden. Der er allerede gennemført ganske mange forbedrende undersøgelser af bl.a. miljø, teknik og økonomi. Vi gik faktisk i gang med at undersøge projektet for mere end 15 år siden, så lovforslaget hviler altså på et meget solidt grundlag. Med dette lovforslag vil vi kunne foretage de egentlige VVM-undersøgelser, som er nødvendige for at kunne fremsætte et forslag til anlægslov for Femern Bælt-forbindelsen. For det tredje giver projekteringslovforslaget hjemmel til at etablere

et eller flere statsejede selskaber, der skal gennemføre projekteringen af kyst til kyst-forbindelsen og de danske landanlæg.

Der er kommet mange gode bemærkninger i selve høringsprocessen, og mange af dem har faktisk givet anledning til forbedringer af det lovforslag, der nu er blevet fremsat. De kommende forundersøgelser vil tage udgangspunkt i, at den foretrukne tekniske løsning er en skråstagsbro. Det foretrukne alternativ er en sænketunnel, og på baggrund af resultaterne af forundersøgelserne vil den endelige tekniske udformning og linjeføring kunne fastlægges. Den endelige tekniske løsning vil være et af kernepunkterne i det anlægslovforslag, som regeringen forventer at fremsætte omkring 2012.

Dette projekt har en meget høj prioritet for regeringen, og det skyldes, at Femern Bælt-forbindelsen skaber markant bedre trafikforbindelser. Det gælder ikke blot mellem Danmark og Tyskland, men også mellem Skandinavien og Europa. Forbindelsen forkorter rejsetiden mellem København og Hamburg med en time og giver mere fleksibilitet. Det er til gavn for både bilister og togpassagerer, herunder også pendlerne på Sydsjælland og Lolland-Falster. Og så giver Femern Bælt-forbindelsen en markant styrkelse af jernbanen. Der er faktisk tale om et af Europas største jernbaneprojekter. For godstogene betyder forbindelsen en 160 km kortere rute mellem København og Hamburg, og det betyder, at jernbanens konkurrenceevne på godsområdet bliver forbedret ganske markant. Den kortere rute er jo også til gavn for miljøet.

Kl. 18:35

Femern Bælt-forbindelsen frigør derudover kapacitet til den indenlandske landsdelstrafik mellem Sjælland, Fyn og Jylland, og dermed er forbindelsen et vigtigt element i den samlede styrkelse af infrastrukturen i både Øst- og Vestsjælland. Så det er i virkeligheden sådan, at hele Danmark vil få glæde og gavn af forbindelsen.

Forbindelsen bliver jo brugerbetalt, som flere har været inde på. Der går ikke skattekrone fra andre infrastrukturprojekter. Finansieringen er baseret på den statsgarantimodel, som vi jo kender fra forbindelserne over Storebælt og Øresund, og den har ikke kostet staten en eneste krone. Både forbrugere og erhvervsliv står altså til at vinde her. For forbrugerne vil der blive adgang til et større marked med bedre konkurrence, og for virksomhederne giver det et større marked med flere afsætningsmuligheder.