



DEPARTEMENTET

Dato 12. januar 2009
J. nr. 600-7

Brokontoret

Høringsnotat

vedrørende forslag til lov om projektering af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (L 99)

Et udkast til lovforslag om projektering af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark har fra den 31. oktober til den 28. november 2008 været sendt i høring. Lovforslaget har også været offentliggjort på høringsportalen.

Lovforslaget er blevet fremsat den 17. december 2008.

Følgende myndigheder og organisationer m.v. er blevet hørt:

Sund & Bælt Holding A/S, Banedanmark, Miljøstyrelsen, By- og Landskabsstyrelsen, Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i Erhvervsreguleringen, Øresundsbro Konsortiet, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Kommunernes Landsforening, Danske Regioner, Region Sjælland, Region Hovedstaden, Københavns Kommune, Ringsted Kommune, Næstved Kommune, Køge Kommune, Vordingborg Kommune, Guldborgsund Kommune, Lolland Kommune, DSB, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Movia, Dansk Jernbaneforbund, Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, NOAH Trafik, Railion Denmark A/S, Trafikforbundet, Dansk Transport og Logistik, DI – Organisation for erhvervslivet, Dansk Erhverv, Dansk Byggeri, Foreningen af Rådgivende Ingeniører, Brancheforeningen Danske Advokater, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Rådet for Bæredygtig Trafik, Danmarks Naturfredningsforening, LO, 3F, BAT-Kartellet, Den Kooperative Arbejdsgiver- og Interesseorganisation i Danmark, Fonden Femern Bælt Forum, Det Centrale Handicapråd, Danske Handicaporganisationer, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Dansk Cyklist Forbund, Dansk Ornitologisk Forening og WWF – Verdensnaturfonden.

1. Høringssvar med bemærkninger

Transportministeriet har modtaget i alt 26 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringsnotatet.



I det følgende gennemgås høringssvarene, og svarene kommenteres i det omfang, de giver Transportministeriet anledning til bemærkninger.

I afsnit 2 sammenfattes ændringerne i det fremsatte lovforslag i forhold til det lovudkast, som har været i høring.

Køge Kommune, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Dansk Transport og Logistik og DSB har ikke haft bemærkninger til lovforslaget.

Movia har spurgt, hvorvidt teksten i § 3, stk. 2, nr. 1) skal forstås således, at det er hele jernbanestrækningen fra Orehoved til Rødbyhavn, der udbygges til dobbeltspor, herunder også broforbindelsen mellem Falster og Lolland (Kong Frederik IX's Bro), som i dag er enkeltsporet.

Baggrunden for spørgsmålet er, at *Movia* finder, at en udbygning til dobbeltspor på delstrækningen Nykøbing F. – Nykøbing F. Vest, inklusive Kong Frederik IX's Bro, er absolut nødvendig, hvis kapacitetsbehovet for Lollandsbanens medbenyttelse af fællesstrækningen stadig skal kunne opfyldes.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Movia

Af den dansk-tyske traktat af 3. september 2008 om Femern Bælt-forbindelsen og af forslag til lov om projektering af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark fremgår, at jernbanen på strækningen fra Orehoved til Rødbyhavn udbygges til dobbeltspor, herunder også forbindelsen mellem Falster og Lolland. Den nærmere udformning vil indgå i det forestående projekteringsarbejde, og den endelige beslutning om den præcise linjeføring og tekniske udformning vil blive fastlagt i en senere anlægslov på baggrund af resultaterne af forundersøgelserne, herunder miljøundersøgelserne.

Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne har bemærket, at det ikke fremgår af lovforslaget, hvem der er klagemyndighed i henhold til § 12, stk. 2, som vedrører klage over pålæg af byggelinjer. Kommissarius antager, at det er meningen, at transportministerens kompetence til pålæg af byggelinjer i henhold til §§ 10, 11 og 12, stk. 1, uddelegeres, og at ministeren så i henhold til § 18, stk. 5, fastsætter de fornødne klageregler.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne

Hensigten er, at transportministerens kompetence til at pålægge byggelinjer og nedlægge forbud i henhold til lovforslagets §§ 10, 11 og 12, stk. 1, uddelegeres. Transportministeren kan i kraft af det almindelige over-/underordningsforhold uddelegere sin kompetence til institutioner under Transportministeriet. Der er ikke med lovforslaget taget stilling til, hvilke institutioner under Transportministeriet, kompetencen uddelegeres til. De fornødne klageregler vil



blive fastsat i henhold til lovforslagets § 18, stk. 5, herunder om klageadgangen til transportministeren.

DI – Organisation for erhvervslivet (DI) støtter lovforslaget og bifalder, at transportministeren bemyndiges til at kunne organisere projekteringen af forbindelsen ved at henlægge opgaver til selskaber ejet af staten. Det er vigtigt, at der som minimum er tale om fastholdelse af en selskabsmodel som den fra Storebælt og Øresund, hvorved der sikres en statslig OPP-løsning. Dette sikrer en større grad af livscyklusbetragtning i projektet, da efterfølgende drift og vedligeholdelse indtænkes i den samlede økonomi.

DI påpeger, at projektets rentabilitet og den forventede tilbagebetalingstid er baseret på antagelser om fx trafikspring, der senere kan vise sig at afvige fra den faktiske udvikling. Det kan påvirke indtægtsgrundlaget og medføre en længere tilbagebetalingstid.

DI finder det positivt, at der i forbindelse med de danske landanlæg sikres dobbeltsporet, elektrificeret jernbane, men finder det samtidig ønskeligt, at strækningen samtidig konstrueres til højhastighedstog, der kører op til 250 km/t.

DI bemærker, at det ville være optimalt, hvis det, for så vidt angår de tyske landanlæg, var blevet sikret, at Femern Sund-broen blev udvidet til en firesporet vejforbindelse og en dobbeltsporet jernbaneforbindelse, samt at jernbanen mellem Lübeck og Puttgarten var blevet udvidet til en dobbeltsporet, elektrificeret strækning allerede ved broåbningen.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra DI

Femern Bælt-forbindelsen vil blive organiseret i en selskabsmodel, der svarer til modellen fra Storebælt-forbindelsen og Øresundsforbindelsen. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, vil selskabernes formål være at undersøge og projektere en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. Den konkrete organisering af selskaberne er ikke fastlagt endnu.

Der vil i sagens natur kunne peges på usikkerhed i prognoserne for et projekt af denne art. Rentabiliteten af projektet er analyseret på grundlag af forholdsvis forsigtige forudsætninger om realrente, EU-støtte og trafikudvikling. Rentabilitetsberegningerne har vist, at det samlede projekt har en robust økonomi.

I de gennemførte analyser og forundersøgelser har det været forudsat, at jernbanen opgraderes til 160 km/t for persontog og 100 km/t for godstog (for godstog op til 120 km/t på den faste forbindelse). Det fremgår af bemærkningerne til § 3, at det vil blive undersøgt, hvor stor merudgiften vil være ved en opgradering til 200 km/t for persontog på henholdsvis den faste forbindelse og landan-



læggene. I den forbindelse vil aspekterne i en forhøjelse af hastigheden ud over 200 km/t også blive undersøgt.

Det fremgår af den dansk-tyske traktat om Femern Bælt-forbindelsen, at Femern Sund-broen, der indgår i de tyske landanlæg, ikke udbygges. Da trafikken efter åbning af Femern Bælt-forbindelsen vil blive afviklet mere glidende sammenlignet med den nuværende færgefart, forventes en større trafikmængde at kunne afvikles.

Tyskland har forpligtet sig til, at jernbanestrækningen mellem Lübeck og Puttgarden *senest* syv år efter åbning af Femern Bælt-forbindelsen er udbygget til dobbeltspor. Tyskland har samtidig forpligtet sig til at sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet til at afvikle trafikken på den enkeltsporede strækning allerede fra forbindelsens åbning. Med hensyn til vejlandanlæg har Tyskland forpligtet sig til at udbygge E 47-vejforbindelsen mellem Heiligenhafen (Ost) og Puttgarden til en firsproet hovedvej *senest* ved åbningen af Femern Bælt-forbindelsen.

Sund & Bælt Holding A/S bemærker, at en hurtig afklaring af den selskabsmæssige organisering vil være hensigtsmæssig for at sikre kontinuitet i hele projektforsøbet. Dette skal blandt andet ses i lyset af, at der i projekteringsfasen træffes beslutninger om f.eks. udbudsbetingelser, kontraktstrukturer mv., som får store konsekvenser i anlægsfasen.

Sund & Bælt Holding A/S bemærker endvidere, at lovforslaget ikke indeholder bestemmelser om skattemæssige afskrivninger på den faste forbindelse og de tilhørende landanlæg i Danmark. Afskrivning efter de almindelige regler i skattelovgivningen kan skabe tvivl om, hvor stor en del af anlægsudgifterne der kan indgå i afskrivningsgrundlaget. Især sondringen mellem bygninger, særlige installationer, driftsmidler og infrastruktur anlæg er svært at foretage ud fra skattelovgivningens almindelige regler.

Sund & Bælt Holding A/S foreslår, at det *senest* i forbindelse med en kommende anlægslov vurderes, om der er risiko for, at selskaberne, jf. lovforslagets § 5, vil blive omfattet af rentefradragsbegrænsningsreglerne i selskabsskattelovens §§ 11B og 11C i anlægsperioden, ligesom *Sund & Bælt Holding A/S* foreslår, at det bør vurderes, om selskaberne bliver omfattet af reglerne om tynd kapitalisering i selskabsskattelovens § 11.

Sund & Bælt Holding A/S har noteret, at det af lovforslagets § 18 fremgår, at selskaberne, jf. lovforslagets § 5, vil kunne overlade opgaver vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet, herunder VVM-undersøgelser og anden relevant myndighedsgodkendelse, til blandt andet Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og Banedanmark. Med overdragelsen af opgaver følger en finansiering heraf, og overdragelsen er en mulighed og ikke en pligt for selskaberne. Opgaverne



kan i praksis organiseres på anden vis, ligesom overdragede opgaver vil kunne tages tilbage.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Sund & Bælt Holding A/S

Den konkrete organisering af selskaberne er ikke fastlagt endnu.

Sund & Bælt Holding A/S rejser spørgsmålet om mulighederne for at sikre ensartede afskrivningsregler for de afskrivningsberettigede anlægsaktiver. Dette spørgsmål vil skulle afklares med skattemyndighederne.

Det vil inden fremsættelse af en senere anlægslov blive vurderet, om der er risiko for, at selskaberne i anlægsperioden vil blive omfattet af de nævnte regler i selskabsskatteloven om rentefradragsbegrænsning og tynd kapitalisering.

Med hensyn til overladelse af opgaver efter lovforslagets § 18 kan Transportministeriet bekræfte, at der med bestemmelsen skabes mulighed for, at selskaberne kan vælge at overlade opgaver helt eller delvist med tilhørende ressourcer vedrørende undersøgelses- og projekteringsarbejdet til Trafikstyrelsen, Bane Danmark, Vejdirektoratet og institutioner under Miljøministeriet. De nærmere bestemmelser fremgår af bemærkningernes afsnit 9 samt bemærkningerne til lovforslagets § 18.

Dansk Cyklist Forbund og Danske Cykelhandlere opfordrer til, at der igangsættes en undersøgelse af mulighederne for at etablere en cykelstiforbindelse i forbindelse med etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Dansk Cyklist Forbund og Danske Cykelhandlere opfordrer samtidig til, at Transportministeriet i samarbejde med operatørerne af den kollektive trafik sikrer optimale muligheder for at medtage cykler med de togforbindelser, der passerer Femern Bælt-forbindelsen.

Endelig opfordrer Dansk Cyklist Forbund og Danske Cykelhandlere til, at der tages store hensyn til cyklister og andre bløde trafikanter i forbindelse med udvidelsen af motorvejsanlæg, stationer og skinneudvidelser, og at der skal være gode passager over eller under broer og separate stiforbindelser til stationer.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Dansk Cyklist Forbund og Danske Cykelhandlere

Transportministeriet kan henvise til, at det fremgår af lovforslaget, at undersøgelser af afvikling af cykeltrafikken vil blive foretaget i projekteringsfasen.

Guldborgsund Kommune ser realiseringen af Femern Bælt-forbindelsen som særdeles positivt for udviklingen på Lolland-Falster.



Guldborgsund Kommune har fremsat ønske om, at der med udbygningen af de danske jernbaneanlæg i tilslutning til den faste forbindelse over Femern Bælt bliver en øget frekvens af togforbindelser mellem Lolland-Falster og København.

Guldborgsund Kommune har gjort opmærksom på miljøkonsekvenserne forbundet med jernbanegodstrafikken via Lolland-Falster, der ved en uændret linjeføring vil skulle passere Nykøbing Falster. Guldborgsund Kommune mener, at det vil give anledning til at iværksætte præventive tiltag.

Guldborgsund Kommune finder det hensigtsmæssigt at betragte hele motorvejsstrækningen mellem Farøbroerne og Rødby som en del af de danske vejlandanlæg med henblik på at kunne opklassificere hele strækningen til en hastighedsbegrænsning på 130 km/t. Guldborgsund Kommune anbefaler, at der foretages en omlægning af de nuværende til- og afkørselsforhold ved Høj møllen på Falster, og at denne omlægning kommer til at indgå som en del af de danske landanlæg til Femern Bælt-forbindelsen.

Endelig ønsker Guldborgsund Kommune, at der bliver mulighed for at foretage tilslutning fra det eksisterende jernbanenet til kommunens væsentligste erhvervsområder.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Guldborgsund Kommune

Med etableringen af Femern Bælt-forbindelsen og udbygningen af de danske landanlæg vil der blive infrastrukturel mulighed for hurtigere og mere præcise togforbindelser mellem Lolland-Falster og Hovedstadsområdet.

Der vil blive gennemført VVM-undersøgelser af udbygningen af de danske landanlæg. Heri indgår blandt andet en vurdering af miljøkonsekvenserne i Nykøbing Falster i relation til togtrafikken.

Med hensyn til motorvejsstrækningen mellem Farøbroerne og Rødby bemærkes det, at det følger af den dansk-tyske traktat af 3. september 2008 om Femern Bælt-forbindelsen, at strækningen mellem Saksøbing og Rødbyhavn indgår som en del af de danske vejlandanlæg. Denne strækning er i dag en fire-sporet motorvej. Behovet for forbedringer på motorvejsstrækningen vil blive undersøgt i forbindelse med projekteringen af de danske landanlæg.

De danske jernbanelandanlæg omfatter udbygning af strækningen mellem Vordingborg og Rødby til dobbeltspor, bortset fra Storstrømsbroen der forbliver enkeltsporet, og elektrificering af hele strækningen Ringsted–Rødbyhavn. Muligheden for at etablere tilslutningsanlæg kan overvejes.



Region Sjælland hilser projekteringsloven velkommen som et meget vigtigt og meget konkret skridt i processen med at etablere forbindelsen.

Region Sjælland anbefaler, at konsultationsorganet, der skal etableres i henhold til artikel 20 i den dansk-tyske traktat om Femern Bælt-forbindelsen, bliver etableret hurtigst muligt.

Region Sjælland udtrykker bekymring for, om jernbanekapaciteten på Storstrømsbroen og broen over Femern Sund er tilstrækkelig, når jernbanen på begge sider forbliver enkeltsporet.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Region Sjælland

Det forventes, at det første møde i konsultationsorganet vil kunne afholdes, når den dansk-tyske traktat er ratificeret i såvel Danmark som Tyskland. Transportministeriet vil sikre en løbende dialog med Region Sjælland og de berørte kommuner om projekteringen af Femern Bælt-forbindelsen og de danske landanlæg i tilslutning hertil.

Trafikstyrelsen har vurderet, at kapaciteten på den enkeltsporede strækning på Storstrømsbroen er tilstrækkelig til at klare den forventede jernbanetrafik, efter Femern Bælt-forbindelsen er åbnet for trafik.

Femern Sund-broen indgår som en del af de tyske landanlæg i tilslutning til den faste forbindelse over Femern Bælt. I henhold til den dansk-tyske traktat er Tyskland forpligtet til at sikre, at der er tilstrækkelig kapacitet på den enkeltsporede strækning fra Bad Schwartau til Puttgarden ved forbindelsens åbning. Femern Sund-broen, der er kortere end Storstrømsbroen, vurderes at kunne klare den forventede jernbanetrafik efter åbning af Femern Bælt-forbindelsen.

3F kan støtte forslaget og er enig i bemærkningerne omkring de samfundsøkonomiske gevinster og de trafikale fordele ved Femern Bælt-forbindelsen - herunder nedbringelsen af CO₂-udledningen.

3F finder, at der bør igangsættes en undersøgelse af, hvilke muligheder der er for også at etablere et dobbeltspor på Storstrømsbroen, samt hvilke konsekvenser et dobbeltspor vil have for biltrafikken og lokalområdet omkring Storstrømsbroen.

3F foreslår, at merudgiften ved en opgradering af jernbaneforbindelsen til 250 km/t undersøges.

Med henvisning til viden om indkvarteringsforhold fra projektet 'Arbejds miljø, Helbred og Camp' med Arbejdstilsynet som opdragsgiver anbefaler 3F, at der i forbindelse med anlægget af Femern Bælt-forbindelsen etableres indkvarteringsforhold for de beskæftigede i overensstemmelse hermed. 3F foreslår, at



der i projekteringsloven gøres opmærksom på, at den standard for indkvarteringsforhold, der kendes fra andre anlægsprojekter, skal hæves i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-forbindelsen, eksempelvis ved at stille krav herom i licitationsmaterialet.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra 3F

I de gennemførte analyser og forundersøgelser har det været forudsat, at Storstrømsbroen forbliver enkeltsporet. Trafikstyrelsen har vurderet, at kapaciteten på den enkeltsporede strækning på Storstrømsbroen er tilstrækkelig til at klare den forventede jernbanetrafik, efter Femern Bælt-forbindelsen er åbnet for trafik. Traktaten af 3. september 2008 udelukker ikke, at man på et senere tidspunkt udvider Storstrømsbroen, hvis der skulle opstå behov herfor.

En fast forbindelse over Femern Bælt og opgraderingen af de tilhørende landanlæg indebærer en markant forbedring af jernbanen i korridoren mellem København og Hamborg. Jernbanegodset vil spare en omvej på 160 km over Fyn og Jylland. Jernbanepassagererne vil få reduceret rejsetiden med omkring en time.

I de gennemførte analyser og forundersøgelser har det været forudsat, at jernbanen opgraderes til 160 km/t for personog og 100 km/t for godstog (for godstog op til 120 km/t på den faste forbindelse). Det fremgår af bemærkningerne til § 3, at 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. I den forbindelse vil aspekterne i en forhøjelse af hastigheden ud over 200 km/t også blive undersøgt.

Transportministeriet har noteret sig 3F's ønsker, og de vil være relevante at inddrage i forbindelse med udarbejdelse af et senere forslag til anlægslov. Arbejdsmiljø og sikkerhed skal prioriteres højt, og det vil i den forbindelse være naturligt at tage udgangspunkt i erfaringerne fra blandt andet Storebælts- og Øresundsforbindelsen. Såvel bygherrer som de pågældende entreprenørkonsortier vil have interesse i at få belyst behov og muligheder for indkvartering af de beskæftigede i anlægsfasen, herunder forskellige aspekter ved f.eks. en campusløsning.

Lolland Kommune ser frem til i positiv dialog med staten at forberede etableringen af Femern Bælt-forbindelsen og ser positivt på udbygningen af jernbanen mellem Vordingborg og Storstrømsbroen og mellem Orehoved og Rødbyhavn.

Lolland Kommune finder, at en opgradering af jernbanen og motorvejen bør ske hurtigst muligt og ikke afvente åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.



Lolland Kommune gør opmærksom på, at kommunen skal bruge betydelige administrative ressourcer på projektet. Kommunen ser frem til en afklaring af de administrative konsekvenser og de hermed forbundne udgifter.

Lolland Kommune imødeser, at der i forbindelse med en kommende anlægslov vil blive foretaget en undersøgelse af, om der er behov for at styrke indsatsen i forhold til at udnytte det erhvervsmæssige potentiale på Lolland-Falster. Lolland Kommune opfordrer til, at der tidligt iværksættes undersøgelser af, hvordan den faste forbindelse over Femern Bælt kan bruges til at skabe vækst.

Lolland Kommune ser frem til i tæt dialog med relevante statslige institutioner at reducere påvirkningerne af omgivelserne primært i anlægsperioden.

Lolland Kommune efterlyser, at omkostningerne til projekteringen omfatter udgifter til undersøgelse af kommende sikkerheds- og redningsanlæg i forbindelse med ibrugtagning af Femern Bælt-forbindelsen.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Lolland Kommune

Udbygningen af de danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen vil kunne igangsættes, når Folketinget har vedtaget en anlægslov. Forslag til anlægslov for Femern Bælt-forbindelsen ventes fremsat i Folketinget omkring 2012. Herefter vil arbejdet skulle udbydes i EU licitation. Tidsplanen for udbygningen af de danske landanlæg vil blive fastlagt i forbindelse med en senere anlægslov. Målet er, at det samlede projekt inklusive de danske landanlæg åbner i 2018.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget, at der vil være administrative konsekvenser for de berørte regioner og kommuner. De samme kommuner og regioner forventes at drage fordele af de samfundsøkonomiske nettogevinster og muligheder for regionaludvikling, som følger af etableringen af den faste forbindelse og opgraderingen af de danske landanlæg. Som det fremgår af lovbemærkningerne vil der i samarbejde med de berørte kommuner blive afsat penge til en informationsindsats om projektet.

Hensynet til regionale og lokale interesser er meget vigtigt. Transportministeriet vil derfor fremhæve, at der i henhold til artikel 20 i den dansk-tyske traktat om Femern Bælt-forbindelsen etableres et konsultationsorgan med blandt andet Lolland Kommune som medlem. Konsultationsorganet vil få til opgave at drøfte spørgsmål af regional interesse.

Det kan være hensigtsmæssigt at vurdere mulighederne for at udnytte det erhvervsmæssige potentiale på Lolland-Falster af den faste forbindelse over Femern Bælt. Det svarer i øvrigt til konklusionen i analysen af de regionaløkonomiske konsekvenser, som Transportministeriet sammen med det tyske Transportministerium offentliggjorde i februar 2006, hvor det netop blev påpeget, at



den faste forbindelse over Femern Bælt vil indebære muligheder og udfordringer for regionerne på begge sider af Femern Bælt. Vækstforum Sjælland har identificeret en række projekter, der tager sigte på udnytte de muligheder, der vil opstå med den faste forbindelse over Femern Bælt. Projekterne vil blive finansieret med blandt andet regionale udviklingsmidler.

Med vedtagelse af projekteringsloven vil der blive igangsat VVM-undersøgelser. De vil blandt andet skulle vurdere de miljømæssige konsekvenser i anlægsperioden, og der vil i den forbindelse komme forslag til, hvordan de miljømæssige påvirkninger på omgivelserne kan begrænses mest muligt. Lokale interesser vil blive inddraget i arbejdet med VVM-undersøgelserne ved blandt andet høringer og borgermøder.

I forbindelse med projektering af den faste forbindelse over Femern Bælt vil der skulle tages stilling til organiseringen af en permanent sikkerheds- og redningstjeneste. Det forudsættes, at selskaberne samarbejder tæt med beredskabsmyndighederne i Danmark og Tyskland herom. Den endelige beslutning om den permanente sikkerheds- og redningstjeneste træffes af beredskabsmyndighederne i samråd med selskaberne.

HORESTA finder det særdeles positivt, at der skabes bedre mulighed for tilgængelighed i regionen for bilister og togpassagerer.

HORESTA anbefaler, at natur- og miljøhensyn bør indtænkes i relation til byggeriet.

HORESTA anbefaler, at der i hele projekteringsperioden indtænkes kompenserende foranstaltninger i forhold til hotel-, restaurant-, og oplevelsesvirksomheder, herunder, at der bør etableres bosætningsmuligheder for den midlertidige arbejdskraft i form af en "campus".

HORESTA anbefaler, at der etableres en togstation på den sydlige del af Lolland, og at det sikres, at Storstrømsbroen ikke bliver en flaskehals for tog med høje hastigheder. Det anbefales også, at der etableres et afkørselsanlæg kort efter ankomsten til Lolland i tilknytning til togstationen, og at skiltning til turistmål, seværdigheder og rekreative faciliteter sikres.

HORESTA anbefaler, at der bør kunne dispenseres i forhold til planlovens bestemmelser vedrørende bebyggelse i kystnære områder.

HORESTA foreslår, at der etableres et besøgscenter samt indrettes en restaurant i en pylon nærmest Lolland.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra HORESTA



Analysen af regionale gevinster og dynamiske effekter viser, at blandt andet turisterhvervet vil have fordel af en fast forbindelse over Femern Bælt. Det er dog væsentligt, at interessenterne selv griber mulighederne og udnytter potentialet ved etableringen af Femern Bælt-forbindelsen.

I forbindelse med etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt skal der tages størst muligt hensyn til natur og miljø. I forbindelse med projekteringen vil der blive gennemført undersøgelser, som belyser projektets påvirkning af omgivelserne, eksempel vedrørende støj, vibrationer, CO₂ udledning, natur og planforhold.

På lokalt og regionalt niveau i Sydsjælland og Lolland-Falster er der igangsat en række initiativer, der har til formål at udnytte det erhvervsmæssige potentiale, herunder også forhold vedrørende turisme. I forbindelse med en senere anlægslov vil det skulle undersøges, om der er behov for, at indsatsen styrkes yderligere.

Transportministeriet kan tilslutte sig, at arbejdsmiljø og sikkerhed skal prioriteres højt, og det vil i den forbindelse være naturligt at tage udgangspunkt i de tidligere erfaringer fra Storebælts- og Øresundsforbindelsen. Såvel bygherrer som de pågældende entreprenørkonsortier vil have interesse i at få belyst behov og muligheder for indkvartering af de beskæftigede i anlægsfasen, herunder forskellige aspekter ved f.eks. en campusløsning.

Med hensyn til ønsket om en togstation på den sydlige del af Lolland fremgår det af bemærkningerne til lovforslaget, at projekteringsudgifterne omfatter undersøgelser af stationsforhold, herunder med henblik på trafikbetjening af lokalområdet.

Trafikstyrelsen har tilkendegivet, at kapaciteten på den enkeltsporede strækning på Storstrømsbroen er tilstrækkelig til at klare den forventede jernbanetrafik, efter Femern Bælt-forbindelsen er åbnet for trafik.

Med hensyn til afkørselsanlæg vil der ske en afklaring af placeringsmuligheden i projekteringsfasen. Den endelige beslutning om linjeføring og udformning af de danske landanlæg, herunder også hensigtsmæssig placering af skilte, vil blive fastlagt på baggrund af forundersøgelsesresultatet i projekteringsfasen. På basis af projekteringsarbejdet vil der kunne fremsættes forslag til en anlægslov, der vil give hjemmel til at igangsætte anlægsarbejdet.

Planlovgivningen hører under Miljøministeriet og ændringer af bestemmelserne om kystnær bebyggelse vil derfor være op til de relevante planmyndigheder. Ændringer af lovgivning vedrørende kystnær bebyggelse indgår således ikke i projekteringsloven.



Med hensyn til et besøgscenter vil det være nærliggende, at selskaberne defineret i projekteringslovens § 5 får til opgave at vurdere grundlaget for og den eventuelle senere etablering af et sådant center i både Danmark og Tyskland. Erfaringer fra Storebælts- og Øresundsforbindelsen har vist, at der kan være grundlag for et besøgscenter i anlægsfasen, mens der ikke nødvendigvis er grundlag herfor i driftsfasen.

Med hensyn til en restaurant i en pylon nærmest Lolland bemærkes det, at etableringen af en sådan umiddelbart må afvises af trafiksikkerhedsmæssige grunde.

Fonden Femern Bælt Forum (FFBF) finder, at det er meget glædeligt, at der er bred politisk enighed om projektet. FFBF er overordnet meget tilfreds med lovforslaget – herunder dets hensyn til de regionale og lokale forhold.

FFBF anbefaler, at der i projekteringsloven medtages en analyse af, hvordan den faste forbindelse over Femern Bælt kan bidrage til at fremme regeringens ambition om balanceret vækst- og beskæftigelsesudvikling i Region Sjælland. Ligeledes fremsættes ønske om en analyse af fordele og ulemper for bosætning, pendling, erhverv, turisme, miljø og arbejdskraft. FFBF foreslår, at der i projekteringsloven afsættes midler til etableringen af et samarbejde mellem ministerierne, statslige organer, Femern Bælt A/S, Region Sjælland og FFBF til udvikling af en langsigtet udviklingsstrategi for regionen og det grænseoverskridende samarbejde.

FFBF finder det relevant at undersøge scenarier for hastigheder på op til 240-250 km/t på banenettet, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 3.

FFBF anbefaler, at det vurderes, om den enkeltsporede jernbanestrækning fra Storstrømsbroen til Orehoved, har tilstrækkelig kapacitet til den forøgede jernbanetrafik efter åbningen af den faste forbindelse.

FFBF har endvidere forstået udformningen af projekteringsloven således, at det er forudsat, at der etableres dobbeltspor på hele strækningen fra Orehoved til Rødbyhavn, herunder ved passagen af Guldborgsund ved Frederik den IX's bro.

FFBF er af den opfattelse, at en opgradering af både jernbane og motorvej bør ske hurtigst muligt, og ikke afvente bro-indvielsen, idet en tidligere færdiggørelse af denne infrastruktur vil have en stor regional og lokal værdi for erhvervsudviklingen og bosætningen i regionen.

FFBF vil i denne forbindelse også pege på, at realiseringen af Femern Bælt projektet sideløbende bør følges op af en prioritering af de infrastrukturprojekter i den vestlige del af Region Sjælland, som vil muliggøre en hurtig adgang til Femern Bælt forbindelsen.



FFBF anbefaler, at der foretages en analyse og vurdering af, om der kan etableres foranstaltninger på kort sigt, der kan afbøde gener fra støj, støv og forringet badevandskvalitet i anlægsfasen. FFBF forudsætter, at VVM undersøgelserne vil omfatte en vurdering af de øgede støjpåvirkninger, som især godstog vil påføre de byer, som jernbanen vil passere igennem på strækningen fra Ringsted til Rødby.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Fonden Femern Bælt Forum

Transportministeriet finder det lokale og regionale samarbejde i forbindelse med den faste forbindelse over Femern Bælt væsentligt for projektets succes. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget er der allerede i dag på lokalt og regionalt niveau på Sjælland og Lolland-Falster igangsat en række væsentlige initiativer, der har til formål at udnytte det erhvervsmæssige potentiale, som en etablering af en fast forbindelse over Femern Bælt vil indebære. Transportministeriet bifalder aktører, der arbejder sammen for at sætte fokus på udnyttelsen af potentialen og undersøge mulighederne for erhvervsmæssig vækst. Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, vil det i forbindelse med en senere anlægslov skulle undersøges, om der er behov for, at indsatsen styrkes yderligere.

Med hensyn til højhastighedstog bemærkes det, at en fast forbindelse over Femern Bælt og opgraderingen af de tilhørende landanlæg indebærer en markant forbedring af jernbanen i korridoren mellem København og Hamborg. Jernbaneinfrastrukturen vil blive markant forbedret og jernbanegodset vil derudover spare en omvej på 160 km over Fyn og Jylland. Jernbanepassagererne vil få reduceret rejsetiden med omkring en time.

I de gennemførte analyser og forundersøgelser har det været forudsat, at jernbanen opgraderes til 160 km/t for persontog og 100 km/t for godstog (for godstog op til 120 km/t på den faste forbindelse). Det fremgår af bemærkningerne til § 3, at 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. I den forbindelse vil aspekterne i en forhøjelse af hastigheden ud over 200 km/t også blive undersøgt.

Transportministeriet kan bekræfte, at for at imødekomme den fremtidige jernbanetrafik skal hele jernbanestrækningen fra Orehoved til Rødbyhavn udbygges fra at være enkeltsporet til en dobbeltsporet linje, herunder også forbindelsen mellem Falster og Lolland. Den nærmere udformning vil indgå i det forestående projekteringsarbejde, og den endelige beslutning om den præcise linjeføring og tekniske udformning skal ske på baggrund af forundersøgelseernes resultat, herunder miljøundersøgelser (VVM, udledning af CO₂ og støjpåvirkning m.v.).



Med hensyn til udbygningen af de danske landanlæg i tilslutning til Femern Bælt-forbindelsen har regeringen i transportplanen "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur" fra december 2008 peget på muligheden for en opgradering af Sydbanen Ringsted-Nykøbing Falster til højere hastighed. For udbygningen af landanlæggene i øvrigt bemærkes det, at de vil kunne igangsættes, når Folketinget har vedtaget en anlægslov. Forslag til anlægslov ventes fremsat i Folketinget omkring 2012. Herefter vil arbejdet skulle udbydes i EU licitation. Tidsplanen for udbygningen af de danske landanlæg vil blive fastlagt i forbindelse med en senere anlægslov. Det er målet, at det samlede projekt inklusive de danske landanlæg åbner i 2018. Ændres disse forudsætninger, vil det kunne have konsekvenser for blandt andet finansieringsudgifterne.

Med hensyn til infrastrukturprojekter i den vestlige del af Region Sjælland bemærkes det, at som det fremgår af den politiske aftale mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre af 2. september 2008, kan forbindelsen over Femern Bælt ikke stå alene. Forbindelsen er et vigtigt element i en nødvendig styrkelse af den samlede infrastruktur i både Øst- og Vestdanmark til fordel for en balanceret vækst- og beskæftigelsesudvikling, som også Infrastrukturkommissionen har peget på. For at sikre et samfundsmæssigt fuldt udbytte af en fast forbindelse over Femern Bælt peger Infrastrukturkommissionen desuden på en række supplerende investeringer i landanlæg på både vej- og baneområdet. Regeringen har med udgangspunkt i blandt andet Infrastrukturkommissionens anbefalinger peget på en række investeringsmuligheder i transportplanen "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur" fra december 2008.

Det er relevant at undersøge mulighederne for at afbøde støj, støv og konsekvenserne for badevand i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Af forslaget til projekteringslov fremgår, at der vil blive gennemført VVM-undersøgelser af omgivelserne, herunder vedrørende støj, vibrationer, natur og planforhold. Transportministeriet kan bekræfte, at støjpåvirkninger fra jernbanen mellem Ringsted og Rødby vil blive omfattet af VVM undersøgelserne.

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd (AERådet) kan støtte lovforslaget og er enig i lovforslagets bemærkninger vedrørende de samfundsmæssige gevinster og trafikale gevinster ved forbindelsen samt nedbringelsen af CO₂-udledningen sammenlignet med fortsat færgedrift.

AERådet foreslår, at der i forbindelse med projekteringen af den faste forbindelse og de danske jernbanelandanlæg foretages undersøgelse af merudgiften ved en opgradering af hastigheden på jernbaneforbindelsen til 250 km/t.

AERådet finder det afgørende, at hensynet til arbejdsmiljø og sikkerhed for de beskæftigede prioriteres højt.



En fast forbindelse over Femern Bælt og opgraderingen af de tilhørende landanlæg indebærer en markant forbedring af jernbanen i korridoren mellem København og Hamborg. Jernbanegodset vil spare en omvej på 160 km over Fyn og Jylland. Jernbanepassagererne vil få reduceret rejsetiden med omkring en time.

I de gennemførte analyser og forundersøgelser har det været forudsat, at jernbanen opgraderes til 160 km/t for persontog og 100 km/t for godstog (for godstog op til 120 km/t på den faste forbindelse). Det fremgår af bemærkningerne til § 3, at 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. I den forbindelse vil aspekterne i en forhøjelse af hastigheden ud over 200 km/t også blive undersøgt. Samfundsøkonomiske beregninger vil skulle indgå i vurderingen af hastighederne.

Hensynet til arbejdsmiljø og sikkerhed for de beskæftigede skal prioriteres højt og vil være relevant i forbindelse med udarbejdelse af et senere forslag til anlægslov. Det vil i den forbindelse være naturligt at tage udgangspunkt i erfaringerne fra blandt andet Storebælts- og Øresundsforbindelsen.

Dansk Byggeri hilser forslaget til projekteringslov velkomment, da projektet er gavnligt for samfundsøkonomien, for miljøet og klimaet.

Dansk Byggeri finder det dog uheldigt, at der ikke projekteres med, at jernbaneforbindelsen på Storstrømsbroen udbygges til dobbeltspor, og at Storstrømsbroen derved vil blive en flaskehals.

Dansk Byggeri finder, at ambitionerne vedrørende den samlede jernbaneudbygning er for små. Dansk Byggeri foreslår, at jernbanen på hele strækningen bør opgraderes til højhastighedstog med en kørehastighed på op til 300 km/t.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Dansk Byggeri

Trafikstyrelsen har vurderet, at kapaciteten på den enkeltsporede strækning på Storstrømsbroen er tilstrækkelig til at klare den forventede jernbanetrafik, efter Femern Bælt-forbindelsen er åbnet for trafik.

En fast forbindelse over Femern Bælt og opgraderingen af de tilhørende landanlæg indebærer en markant forbedring af jernbanen i korridoren mellem København og Hamborg. Jernbanegodset vil spare en omvej på 160 km over Fyn og Jylland. Jernbanepassagererne vil få reduceret rejsetiden med omkring en time.



I de gennemførte analyser og forundersøgelser har det været forudsat, at jernbanen opgraderes til 160 km/t for persontog og 100 km/t for godstog (for godstog op til 120 km/t på den faste forbindelse). Det fremgår af bemærkningerne til § 3, at 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. I den forbindelse vil aspekterne i en forhøjelse af hastigheden ud over 200 km/t også blive undersøgt. Vedrørende ambitionerne for den samlede jernbaneudbygning kan endvidere henvises til regeringens transportpolitiske udspil "Bæredygtig transport - bedre infrastruktur" fra december 2008.

Kommunesamarbejdet *Sjælland Syd* (Vordingborg, Faxe og Næstved kommuner) er glade og stolte over, at Femern Bælt-projektet kan realiseres og har stor tiltro til, at effekterne vil være markante.

Sjælland Syd tilkendegiver et ønske om at komme i dialog om linjeføring af en eventuel ny bro over Masnedsund.

Sjælland Syd finder, at Storstrømsbroen kan forventes at blive en flaskehals for jernbanetrafikken, hvis den enkeltsporede strækning ikke udbygges.

Sjælland Syd påpeger, at der skal ske en tilstrækkelig støjafskærmning i forhold til boligområder langs med jernbaneforbindelsen mellem Ringsted og Nykøbing Falster.

Sjælland Syd foreslår, at der iværksættes undersøgelser af muligheden for en højhastighedsbane mellem København og Rødby, herunder om en højhastighedsbane er samfundsøkonomisk rentabel, og hvordan den vil kunne bidrage til at begrænse CO₂-udslippet fra transportsektoren.

Sjælland Syd foreslår, at det overvejes at skabe grundlag for en hensigtsmæssig udnyttelse af arealerne langs motorvejen fra Rødby til København.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Sjælland Syd

Der vil i forbindelse med projekteringen af de danske landanlæg i tilslutning til den faste forbindelse over Femern Bælt blive taget stilling til forbindelsen over Masnedsund og linjeføring af en eventuel ny broforbindelse. Der vil endvidere blive igangsat VVM-undersøgelser. Lokale interesser vil blive inddraget i arbejdet med VVM-undersøgelserne ved blandt andet høringer og borgermøder.

Trafikstyrelsen har vurderet, at kapaciteten på den enkeltsporede strækning på Storstrømsbroen er tilstrækkelig til at klare den forventede jernbanetrafik, efter Femern Bælt-forbindelsen er åbnet for trafik.



Der vil blive igangsat VVM-undersøgelser af udbygningen af de danske landanlæg, og i den forbindelse vil spørgsmålet om støjbelastning og eventuelle tiltag for at imødegå støjproblemer blive belyst.

Med hensyn til muligheden for en højhastighedsbane bemærkes det, at en fast forbindelse over Femern Bælt og opgraderingen af de tilhørende landanlæg indebærer en markant forbedring af jernbanen i korridoren mellem København og Hamborg. Jernbanegodset vil spare en omvej på 160 km over Fyn og Jylland. Jernbanepassagererne vil få reduceret rejsetiden med omkring en time.

I de gennemførte analyser og forundersøgelser har det været forudsat, at jernbanen opgraderes til 160 km/t for persontog og 100 km/t for godstog (for godstog op til 120 km/t på den faste forbindelse). Det fremgår af bemærkningerne til § 3, at 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. I den forbindelse vil aspekterne i en forhøjelse af hastigheden ud over 200 km/t også blive undersøgt.

Det kan være hensigtsmæssigt at vurdere mulighederne for at udnytte det erhvervsmæssige potentiale af den faste forbindelse over Femern Bælt. Det svarer i øvrigt til konklusionen i analysen af de regionaløkonomiske konsekvenser, som Transportministeriet sammen med det tyske Transportministerium offentliggjorde i februar 2006. I denne analyse blev det netop påpeget, at den faste forbindelse over Femern Bælt indebærer muligheder og udfordringer for regionerne på begge sider af Femern Bælt. Transportministeriet vil drøfte en hensigtsmæssig udnyttelse af arealerne langs motorvejen fra Rødby til København med de relevante myndigheder, i det omfang det viser sig relevant og hører ind under Transportministeriets område.

LO kan støtte forslaget og er enig i bemærkningerne om de samfundsøkonomiske gevinster og de trafikale fordele ved Femern Bælt-forbindelsen – herunder nedbringelsen af CO₂-udledningen.

LO foreslår, at det overvejes at undersøge merudgiften ved en opgradering af jernbaneanlæggene til hastigheder over 200 km/t.

LO finder det afgørende, at hensynet til sikkerhed og sundhed for de beskæftigede prioriteres lige så højt ved licitationen og gennemførelsen af projektet som ved blandt andet Øresundsforbindelsen og DR-byen.

LO foreslår, at der ved anlægsloven bør tages hensyn til dansk beskæftigelse i henhold til EU's udbudsdirektiv og ILO's konvention 94 om arbejdstagerklausuler i offentlige kontrakter.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra LO



En fast forbindelse over Femern Bælt og opgraderingen af de tilhørende land-anlæg indebærer en markant forbedring af jernbanen i korridoren mellem København og Hamborg. Jernbanegodset vil spare en omvej på 160 km over Fyn og Jylland. Jernbanepassagererne vil få reduceret rejsetiden med omkring en time.

I de gennemførte analyser og forundersøgelser har det været forudsat, at jernbanen opgraderes til 160 km/t for persontog og 100 km/t for godstog (for godstog op til 120 km/t på den faste forbindelse). Det fremgår af bemærkningerne til § 3, at 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. I den forbindelse vil aspekterne i en forhøjelse af hastigheden ud over 200 km/t også blive undersøgt.

Hensynet til arbejdsmiljø og sikkerhed for de beskæftigede skal prioriteres højt og vil være relevant i forbindelse med udarbejdelse af et senere forslag til anlægslov. Det vil i den forbindelse være naturligt at tage udgangspunkt i erfaringerne fra blandt andet Storebælts- og Øresundsforbindelsen samt andre nyere byggeprojekter.

EU-retlige, internationale samt øvrige forpligtelser i relation til danske arbejdsmarkedsforhold vil i sagens natur skulle overholdes ved et senere forslag til anlægslov.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at det er problematisk, at en fast forbindelse over Femern Bælt finansieres med brugerbetaling, da det vil forhindre kommende regeringer i at arbejde med en begrænsning af trafikken.

Danmarks Naturfredningsforening finder, at projektet hverken er samfundsøkonomisk eller miljømæssigt bæredygtigt.

Danmarks Naturfredningsforening er skeptisk over for, om Femern Bælt-forbindelsen indebærer en reduktion i udledning af drivhusgasser i forhold til fortsat færgefart. Det gælder eksempelvis en reduktion i udledningen af CO₂.

Danmarks Naturfredningsforening sætter spørgsmålstegn ved, om processen frem imod fremsættelse af en anlægslov er i strid med hensigten bag VVM-direktivets artikel 2. Foreningen finder det endvidere problematisk, at der allerede er indgået en traktat om etablering af Femern Bælt-forbindelsen, inden der foreligger tilstrækkeligt grundige vurderinger af projektets virkninger på miljøet.

Danmarks Naturfredningsforening opfordrer til, at en ren jernbaneløsning undersøges på lige fod med de kombinerede jernbane- og vejløsninger, der vil indgå i forundersøgelserne frem mod udarbejdelse af en anlægslov.



Danmarks Naturfredningsforening foreslår, at meromkostningen ved at forbedre jernbanen for tog, der kører 250 km/t, undersøges.

Danmarks Naturfredningsforening tilkendegiver sin utilfredshed over, at der i de foreløbige analyser ikke regnes med en tilnærmelsesvis lige så stor stigning i jernbanetrafikken som i vejtrafikken.

Danmarks Naturfredningsforening anfører, at jernbaneanlæggene, specielt i Tyskland, ikke dimensioneres til at kunne klare en væsentlig stigning i efterspørgslen på transportkapacitet med tog.

Danmarks Naturfredningsforening mener, at det bør pointeres i lovforslaget, at VVM-undersøgelserne skal tage udgangspunkt i FN-princippet om ”no net loss”, dvs. at udredningen skal præsentere løsningsforslag, der mindst lever op til princippet om ingen påvirkning eller fuld compensation. Det gælder for eksempel tab og forringelse af livsmiljøer for fugle, marsvin og truede planter. Det gælder også vandgennemstrømning til Østersøen, hvor ingen reduktion eller forringelse kan accepteres på grund af den særdeles kritiske tilstand Østersøen allerede befinder sig i. Danmarks Naturfredningsforening anbefaler derfor, at vandgennemstrømning tilføjes i bemærkningerne til lovforslaget til de forhold, der skal undersøges i VVM-processen.

Danmarks Naturfredningsforening ønsker, at der i den kommende proces frem mod en anlægslov sættes tal på konsekvenserne for natur og miljø, og at natur- og miljøværdier skal indregnes i forbindelse med beslutningsgrundlaget om anlæg af Femern Bælt-forbindelsen.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Danmarks Naturfredningsforening

Brugerbetaling er en forudsætning for at etablere en fast forbindelse over Femern Bælt. Sammenlignet med en situation helt uden brugerbetaling bidrager brugerbetaling til, at biltrafikken på forbindelsen reduceres.

Femern Bælt-forbindelsen vil styrke jernbanen, herunder ikke mindst jernbanegodstrafikken der vil spare 160 km omvejskørsel via Fyn og Jylland.

Transportministeriet offentliggjorde i 2004 en samfundsøkonomisk vurdering af projektet. Vurderingen viste, at projektet kan forventes at indebære en samfundsøkonomisk nettogevinst på mere end 16 mia. kr. (14,4 mia. kr. i 2003-priser).

Der er allerede blevet gennemført mange forberedende undersøgelser af blandt andet miljømæssige konsekvenser vedrørende en Femern Bælt-forbindelse. Konklusioner fra disse er sammenfattet i den fælles dansk-tyske miljøkonsultationsrapport *Femern Bælt forbindelsen og miljøet* fra 2006 samt svarrapport-



ten hertil. Den overordnede konklusion i konsultationsrapporten er, at Femern Bælt-forbindelsen vil have relativt få og håndterbare konsekvenser for miljøet. De miljømæssige konsekvenser af projektet vil blive undersøgt grundigt i forbindelse med VVM-undersøgelserne, der vil blive igangsat efter vedtagelse af projekteringsloven. For så vidt angår CO₂-effekten af en fast Femern Bælt-forbindelse, kan der henvises til lovbemærkningernes afsnit 2.2.

Det fremgår af § 4 i forslag til projekteringslov, at transportministeren i samråd med miljøministeren forestår de nødvendige miljøvurderinger, herunder VVM-undersøgelserne. Det fremgår endvidere af lovforslagets generelle bemærkninger og artikel 13, stk. 1 og 2 i den dansk-tyske traktat, at der først kan træffes beslutning om den tekniske løsning, når de nødvendige forundersøgelser af blandt andet miljøforhold er gennemført. Folketinget vil derfor først skulle tage endelig stilling til etablering af Femern Bælt-forbindelsen i en kommende anlægslov, når resultatet af blandt andet miljøundersøgelserne er kendt. I øvrigt fremgår det af traktatens artikel 2, stk. 3, at VVM-direktivet og øvrige nationale og EU-retlige miljøkrav i sagens natur skal overholdes. Transportministeriet ser med tilfredshed på, at Danmarks Naturfredningsforening gerne vil bidrage til, at forundersøgelserne bliver så grundige som muligt.

I forbindelse med de omfattende feasibility studier, der blev gennemført i 1990'erne indgik 8 forskellige tekniske løsninger. Det gælder blandt andet to rene jernbaneløsninger i form af en sænketunnel og en boret tunnel. Det fremgår af rapporten 'Femern Bælt-forbindelsen – Økonomiske undersøgelser', der blev offentliggjort i august 1999, at gennemførelse af biltogsløsninger vil give et nettotab for samfundet som helhed i forhold til fortsættelse af den eksisterende færgedrift.

Med hensyn til højhastighedstog bemærkes det, at en fast forbindelse over Femern Bælt og opgraderingen af de tilhørende landanlæg indebærer en markant forbedring af jernbanen i korridoren mellem København og Hamborg. Jernbanegodset vil spare en omvej på 160 km over Fyn og Jylland. Jernbanepassage-erne vil få reduceret rejsetiden med omkring en time.

I de gennemførte analyser og forundersøgelser har det været forudsat, at jernbanen opgraderes til 160 km/t for persontog og 100 km/t for godstog (for godstog op til 120 km/t på den faste forbindelse). Det fremgår af bemærkningerne til § 3, at 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. I den forbindelse vil aspekterne i en forhøjelse af hastigheden ud over 200 km/t også blive undersøgt.

Grundlaget for de gennemførte forundersøgelser er trafikprognosen for Femern Bælt-forbindelsen. Trafikprognosen blev udarbejdet af internationale trafik-eksperter.



Ifølge trafikprognosen, der tog udgangspunkt i en forventet åbning af den faste forbindelse over Femern Bælt i 2015, kan der forventes en vækst i mængden af jernbanegods mellem kontinentet og Sjælland på samlet set knap 80 pct. fra 2001 til 2015 efter åbning af Femern Bælt-forbindelsen. Til sammenligning forventes godsmængden transporteret med lastbiler at stige godt 63 pct. fra 2001 til 2015 efter åbning af Femern Bælt-forbindelsen.

For så vidt angår persontransport, forventer trafikprognosen en stigning i mængden af togrejsende via Femern Bælt på knap 300 pct. Til sammenligning forventes personbiltrafikken at stige med knap 110 pct.

Trafikprognosen viser således en forholdsmæssig stor stigning for så vidt angår den mængde af gods og personer, som transporteres med tog over Femern Bælt.

Med hensyn til transportkapacitet på jernbanelandanlæggene i Danmark bemærkes det, at disse vil blive udbygget i forbindelse med etablering af Femern Bælt-forbindelsen. Således vil den enkeltsporede strækning fra Vordingborg til Rødby blive udbygget til dobbeltspor, bortset fra Storstrømsbroen der forbliver enkeltsporet. Trafikstyrelsen har vurderet, at kapaciteten på den enkeltsporede strækning på Storstrømsbroen er tilstrækkelig til at klare den forventede jernbanetrafik, efter Femern Bælt-forbindelsen er åbnet for trafik.

I Tyskland udbygges den enkeltsporede jernbanestrækning mellem Bad Schwartau til Puttgarden til dobbeltspor *senest* 7 år efter åbning af Femern Bælt-forbindelsen, bortset fra Femern Sund-broen der forbliver enkeltsporet. Tyskland har samtidig forpligtet sig til at træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre en tilstrækkelig jernbanekapacitet på den enkeltsporede jernbane mellem Bad Schwartau og Puttgarden senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Som nævnt er der allerede blevet gennemført mange forberedende undersøgelser af miljømæssige konsekvenser vedrørende en Femern Bælt-forbindelse. Eksempelvis er spørgsmålet om vandgennemstrømning berørt i miljøkonsultationsrapporten fra 2006.

Undersøgelser af vandgennemstrømning vil også indgå i VVM-undersøgelserne. Der er i bemærkningerne til lovforslaget anført eksempler på forhold, der vil indgå i VVM-undersøgelserne. Der er ikke tale om en udtømmende liste, men alene om eksempler på forhold der som minimum vil blive undersøgt.

Som det fremgår af den politiske aftale mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre af 2. september 2008, så vil det endelige valg om etablering og udformning af den faste forbindelse over Femern Bælt blive truffet, når re-



sultaterne af VVM-undersøgelserne foreligger, herunder CO₂- og støjpåvirkning, undersøgelser af besejlingsforholdene og geotekniske undersøgelser. Som nævnt ovenfor er der ikke tale om en udtømmende liste. Efter vedtagelse af anlægslov vil anlægsarbejdet kunne igangsættes.

Dansk Erhverv finder det yderst positivt, at der fremsættes forslag til projekteringslov for en fast forbindelse over Femern Bælt. Forbindelsen vil hensigtsmæssigt og effektivt binde den danske infrastruktur sammen med den europæiske infrastruktur.

Dansk Erhverv har ikke bemærkninger til selve forslaget til projekteringslov og forudsætter i den forbindelse, at Transportministeriet foretager en række efterfølgende høringer vedrørende blandt andet den kommende anlægslov, i hvilken forbindelse Dansk Erhverv vil fremsætte bemærkninger vedrørende problematikken om den nærmere udformning af blandt andet takst-/afgiftspolitikken, etablering af rastepladser, linjeføring, opgradering af den allerede eksisterende infrastruktur med henblik på at undgå flaskehalse og dermed tilvejebringe logistiske optimale betingelser for udbyttet af Femern Bælt forbindelsen, eventuelle afkørselsmuligheder samt muligheden for et togstop på Sydlolland samt mulighederne for at benytte det kommende anlægsarbejde som et turistmæssigt oplevelsescenter.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Dansk Erhverv

I forbindelse med en senere anlægslov vil der blive foretaget en høring, og Dansk Erhverv vil få lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger hertil.

Advokatfirmaet Jonas Bruun finder, at lovforslaget kan forstås således, at linjeføringen af det dobbeltsporede jernbaneland anlæg mellem Vordingborg og Rødby bliver fastlagt i forbindelse med projekteringsloven. Advokatfirmaet Jonas Bruun opfordrer på den baggrund til, at det i bemærkningerne til § 3 i lovforslaget præciseres, at Folketinget først får forelagt et forslag til beslutning om den endelige linjeføring, efter at VVM-undersøgelserne er gennemført.

Advokatfirmaet Jonas Bruun foreslår, at mulighederne for en station i Maribo overvejes.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Jonas Bruun

Det fremgår af de generelle bemærkninger til forslaget til projekteringslov, at den endelige linjeføring først vil blive fastlagt i forbindelse med en senere anlægslov. Det fremgår af bemærkningerne vedrørende § 3 i lovforslaget, at det er hensigten, at det nye spor i vidt omfang placeres ved siden af det eksisterende spor. På baggrund af høringssvaret fra advokatfirmaet Jonas Bruun vil det dog blive præciseret i bemærkningerne vedrørende § 3, at den endelige linjeføring for den udbyggede jernbanestrækning fra Vordingborg til Rødby først vil blive



endeligt fastlagt, når resultaterne af forundersøgelserne foreligger, herunder resultaterne af VVM-undersøgelserne, og at én mulighed er, at de nye spor vil blive placeret ved siden af de eksisterende spor.

Med hensyn til ønsket om en togstation i Maribo bemærkes det, at det fremgår af afsnit 6.1 i bemærkningerne til lovforslaget, at projekteringsudgifterne omfatter undersøgelser af stationsforhold, herunder med henblik på trafikbetjening af lokalområdet.

Rigsrevisionen foreslår, at lovforslagets bemærkninger angiver, at Rigsrevisionen har adgang til at udføre regnskabsgennemgang samt gennemføre større undersøgelser i henhold til rigsrevisorloven.

Rigsrevisionen bemærker, at man går ud fra, at selskabernes regnskabs- og revisionsforhold vil blive beskrevet i selskabernes vedtægter.

Man bemærker videre, at ministerens instruktionsbeføjelse over selskabet i henhold til lovforslagets § 6, stk. 3, forekommer uklar.

Rigsrevisionen peger på, at finansministerens bemyndigelse til at yde statsgaranti og statslån, jf. lovforslagets § 7, stk. 3 – 5, må suppleres med en særskilt bevillingsmæssig hjemmel.

Rigsrevisionen bemærker, at forslaget § 7, stk. 5 indebærer, at hvis der er tale om et allerede eksisterende selskab, så vil statsgarantien også omfatte de forpligtelser, som vedrører aktiviteter, der ikke handler om broforbindelsen. Rigsrevisionen bemærker, at det ikke er klart, om dette er tilsigtet.

Rigsrevisionen bemærker, at selskaberne ifølge § 9, stk. 2, skal være momsregistrerede i såvel Danmark som Tyskland. Rigsrevisionen anbefaler, at begrundelsen herfor fremgår af bemærkningerne til lovforslaget.

Rigsrevisionen bemærker videre, at selskabet for de danske landanlæg efter § 8 vil kunne få tilført lån med videre, men ses ikke at have egne indtægter. Rigsrevisionen anbefaler, at der medtages en bestemmelse om, at selskabet kan oppebære indtægter.

Rigsrevisionen vurderer, at det kan være problematisk at organisere de danske landanlæg i et A/S, idet der kan opstå tvivl om snitfladen til Vejdirektoratet og Banedanmark med hensyn til fysiske/geografiske forhold om omkostningsfordelingen mellem dem. Rigsrevisionen anbefaler, at det overvejes, hvorvidt en sådan opdeling er hensigtsmæssig og alternativt overveje at lade landanlæggene finansiere over finansloven via betaling fra brugerne ved opkrævning af ”brogebyrer”.



Rigsrevisionen bemærker, at betalingen fra jernbanen kun minimalt vil kunne finansiere baneanlægget. Det indebærer at vejdelen overfinansierer banedelen. Rigsrevisionen vurderer, at dette kunne tale for at lade landanlæggene blive finansieret over finansloven.

Afslutningsvis anbefaler Rigsrevisionen, at der indsættes bestemmelser vedrørende betaling for brug af anlægget og ret til opkrævning af gebyrer, medmindre det vil ske i en kommende anlægslov.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Rigsrevisionen

Selskaberne vil blandt andet være underlagt aktieselskabsloven med de ændringer, der fremgår af lovforslaget og rigsrevisorloven. I det omfang lovforslaget indebærer ændringer i den lovgivning, der generelt gælder for selskaberne, bliver det fremhævet i lovforslaget. Da lovforslaget ikke indebærer ændringer i forhold til rigsrevisorloven, er det ikke nødvendigt at gengive bestemmelser herfra.

Selskabernes regnskabs- og revisionsforhold vil blive beskrevet i selskabernes vedtægter.

Transportministerens instruktionsbeføjelse svarer i omfang og præcision til den, der kendes fra Sund og Bælt Holding A/S, jf. lov om Sund og Bælt Holding A/S samt Storebæltssloven og Øresundssloven. Det fremgår af lovforslagets afsnit 9 om forholdet til EU-retten, at transportministeren kan udøve indflydelse på større, strategiske beslutninger. Der tilføjes til lovforslagets bemærkninger til § 6, stk. 3, at hensigten med bestemmelsen ikke er, at transportministeren skal kunne gribe ind i selskabernes daglige drift, men i sager af større rækkevidde.

Den materielle hjemmel i lovforslagets § 7, stk. 4, til finansministeren til at yde genudlån skal suppleres med en særskilt bevillingsmæssig hjemmel. På den baggrund vil det i lovforslagets bemærkninger til § 7 blive tilføjet, at der på bevillingslovene vil blive etableret hjemmel til, at staten kan yde de i § 7 nævnte genudlån til selskaberne. Statsgarantier forudsætter ikke særskilt bevillingsmæssig hjemmel og fremgår af bilag til statsregnskabet.

Der er behov for en afgrænsning af, hvilke aktiviteter der kan drage fordel af statsgarantier og genudlån. Lovforslagets § 7 og bemærkningerne hertil vil derfor blive justeret, så det klart fremgår, at den danske stat kun garanterer for de af selskabernes økonomiske forpligtelser, der følger af aktiviteter, som vedrører projektering af den faste forbindelse over Femern Bælt. Dette kan for eksempel ske ved, at de pågældende selskabers formål begrænses til sådanne aktiviteter. Såfremt selskabernes formål alene vedrører aktiviteter i relation til den faste forbindelse over Femern Bælt og tilhørende landanlæg i Danmark, dækker garantien hele selskabet.



Bestemmelsen om momsregistrering i lovforslagets § 9, stk. 2, vil blive fjernet. Kravet om, at selskaberne skal være momsregistrerede i de lande, hvor de udøver aktivitet, der kræver momsregistrering, svarer til allerede gældende ret. På den baggrund vil det være korrekt at fjerne bestemmelsen og alene medtage en bemærkning om gældende ret i bemærkningerne til § 9.

Med hensyn til Rigsrevisionens øvrige bemærkninger vedrørende selskabernes indtægter, organisering og finansiering skal det bemærkes, at de danske landanlæg vil oppebære indtægter, når de åbner for trafik. Dette vil ske efter, at Folketinget har vedtaget en anlægslov for projektet. Bestemmelser vedrørende disse emner vil derfor blive fastlagt i et kommende forslag til anlægslov. Med hensyn til finansiering af landanlæggene fremgår det dog af traktaten, som kan ratificeres efter vedtagelse af lovforslaget, samt af den indgåede politiske aftale af 2. september 2008, at de danske landanlæg finansieres med afkast fra den faste forbindelse over Femern Bælt.

Kommunernes Landsforening (KL) kan tilslutte sig målsætningerne i præambulen til den dansk-tyske traktat i form af kulturelt og økonomisk samarbejde i regionerne, styrket integration og dynamik mv.

KL finder det positivt, at Femern Bælt-forbindelsen bliver brugerfinansieret, og at udbygning af jernbanestrækningen Ringsted–Rødby finansieres med afkast fra Femern Bælt-forbindelsen.

KL finder det meget vigtigt, at der tages hensyn til Rødby, herunder at trafikken ledes uden om byen, og at der skabes sammenhæng med den øvrige trafik på vej- og banenettet.

KL påpeger, at Femern Bælt-forbindelsen vil medføre øget trafik, blandt andet i form af transittrafik fra Sverige på både vej og bane.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra KL

Der vil som led i projekteringen af den faste forbindelse over Femern Bælt og de danske landanlæg i tilslutning hertil blive udarbejdet forslag til en hensigtsmæssig linjeføring med henblik på en sammenhængende infrastruktur, der leder trafikken forbi Rødby.

Femern Bælt-forbindelsen forventes at få betydning for vejtrafikken mellem Sjælland/Skandinavien og kontinentet, men merbelastningen af det sjællandske vejnet ventes at blive begrænset sammenlignet med den øvrige trafik på hovedforbindelsesårerne.

Hovedparten af den nyskabte biltrafik forventes at ville benytte Køge Bugt-motorvejen, hvor den anslås at udgøre i størrelsesordenen 2 pct. af trafikken på Køge Bugt-motorvejen.



Banedanmark bemærker, at hele den danske del af jernbaneanlægget, inklusive broforbindelsen, er en del af det Trans Europæiske Net (TEN), og det gælder derfor, at EU's direktiver med underliggende tekniske specifikationer for interoperabilitet (de såkaldte TSI'er) skal overholdes.

Banedanmark rejser i den forbindelse tre spørgsmål. Det skal for det første afklares, om det tilsvarende EU relaterede krav er indarbejdet for den tyske del af jernbane projektet. Det skal for det andet afklares, om det er TSI'er for "high speed" eller for conventional rail, som skal være gældende for hele forbindelsen (tyske og danske anlæg). Det skal for det tredje afklares, hvilke undtagelser man ønsker at foretage fra direktiverne/TSI'erne.

Det fremgår af lovforslaget, at for de tog, der i dag kører over Fyn og Jylland, vil turen fra København til Hamborg blive afkortet med ca. 160 km, herunder for jernbanegodstransporten.

Banedanmark bemærker hertil, at EU korridor B over Padborg bør beskrives i relation til et driftskoncept for den nye forbindelse, f.eks. hastighed – gods og persontrafik blandet.

Banedanmark bemærker videre, at forslaget om at bibeholde korridor B over Padborg sammen med den nye forbindelse bør nævnes/fastholdes, således at Danmark søger optimal EU støtte til TEN korridorer i Danmark.

Endelig fremgår det af lovforslaget, at jernbaneforbindelsen projekteres til en hastighed på mindst 160 km/t for persontog og mindst 120 km/t for godstog.

Banedanmark bemærker hertil, at hastighedsangivelserne skal præciseres og være eksakte.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvar fra Banedanmark

Som Banedanmark bemærker, er den danske del af jernbaneanlægget, inklusive den faste forbindelse, en del af det Trans Europæiske Net (TEN). Da EU's direktiver med de såkaldte TSI'er derfor uden tvivl skal overholdes, er der ikke behov for en teknisk uddybning heraf i lovforslaget. Den nærmere udformning af jernbaneanlægget vil indgå i det forestående projekteringsarbejde, og den endelige beslutning om den præcise linjeføring og tekniske udformning vil blive fastlagt i en senere anlægslov på baggrund af resultaterne af forundersøgelserne.

Med hensyn til EU korridor B over Padborg er det ikke relevant at beskrive denne i nærværende lovforslag, som regulerer visse strækninger på Sjælland, Lolland og Falster samt en fast forbindelse over Femern Bælt til Puttgarden.



Der vil ikke i nærværende lovforslag blive foretaget en præcisering af hastighedsangivelser for jernbaneanlægget, da den tekniske udformning som nævnt ovenfor først vil blive fastlagt i en senere anlægslov på baggrund af resultaterne af forundersøgelserne.

2. Ændringer i lovforslaget i forhold til det lovudkast som har været i høring

Transportministeriet har foretaget følgende ændringer i lovforslaget i forhold til det udkast, som har været i høring:

I bemærkningerne til § 3 er det præciseret, at den endelige linjeføring for den udbyggede jernbanestrækning fra Vordingborg til Rødby først vil blive endeligt fastlagt, når resultaterne af forundersøgelserne foreligger, herunder resultaterne af VVM-undersøgelserne. Én mulighed er, at de nye spor vil blive placeret ved siden af de eksisterende spor.

I bemærkningerne til § 3 er det endvidere tilføjet, at aspekterne i en forhøjelse af hastigheden for persontog ud over 200 km/t også vil blive undersøgt.

I bemærkningerne til § 6, stk. 3, om transportministerens instruktionsbeføjelse er det tilføjet, at hensigten med bestemmelsen ikke er, at transportministeren skal kunne gribe ind i selskabernes daglige drift, men i sager af større rækkevidde.

Der er tilføjet et nyt stk. 4 til § 6 for at sikre, at valg af medarbejderrepræsentanter til selskabernes bestyrelser kan ske snarest muligt efter stiftelsen. Medarbejderrepræsentanterne vælges for en periode på 4 år, dog kan de første medarbejderrepræsentanter vælges for en kortere periode.

Lovforslagets § 7, stk. 1 og 5, samt bemærkningerne hertil præciseres, så det klart fremgår, at den danske stat kun garanterer for de af selskabernes økonomiske forpligtelser, der følger af aktiviteter, som vedrører projektering af den faste forbindelse over Femern Bælt.

I bemærkninger til § 7 er det tilføjet, at der på bevillingslovene vil blive etableret hjemmel til, at staten kan yde de i § 7 nævnte genudlån til selskaberne.

Lovforslagets afsnit 9 om forholdet til EU-retten er blevet uddybet. Der er således tilføjet, at Europa-Kommissionen i forbindelse med etableringen af Øresundsforbindelsen tilkendegav, at den danske og den svenske regerings statsgarantier til Øresundsbro Konsortiet i forbindelse med låneoptagelsen ikke udgjorde statsstøtte i EU-rettens forstand. Det samme gør sig gældende for Femern Bælt-forbindelsen, da de støtteinstrumenter, der kan indrømmes selskaberne, jf. lovforslagets § 5, svarer til de støtteinstrumenter, som den danske og den svenske regering indrømmede Øresundsbro Konsortiet. Det er endvidere



tilføjet, at det af Danmarks ansøgning om støtte til Femern Bælt-forbindelsen fremgik, at der med Femern Bælt-forbindelsen vil være tale om en finansieringsmodel med statsgaranterede lån, samt at Europa-Kommissionen på baggrund af Danmarks ansøgning har bevilliget godt 2,5 mia. kr. i støtte til projektet i perioden 2007-2013.

I bemærkningerne til § 8 er det tilføjet, at det senest i forbindelse med en kommende anlægslov vil blive vurderet, om der er risiko for, at selskaberne, jf. lovforslagets § 5, vil blive omfattet af selskabsskattelovens regler om rentefradragsbegrænsning og tynd kapitalisering.

Lovforslagets § 9, stk. 2, slettes, mens bemærkningerne til § 9 præciseres, så det klart fremgår, at gældende ret anvendes, idet selskaberne skal være momsregistrerede i de lande, hvor de udøver aktivitet, der kræver momsregistrering.

I bemærkningerne til § 12, stk. 2, er det tilføjet, at det er hensigten, at transportministerens kompetence til at pålægge byggelinjer og nedlægge forbud i henhold til lovforslagets §§ 10, 11 og 12, stk. 1, uddelegeres, samt at de fornødne klageregler vil blive fastsat i henhold til lovforslagets § 18, stk. 5.

Der er i bemærkningerne herudover foretaget enkelte uddybninger og præciseringer, herunder lovtekniske ændringer efter drøftelse med Justitsministeriet.