

Hvad er Femern Bælt-forbindelsen?

Mellem Rødby og Puttgarden vil der blive bygget en fast forbindelse til såvel biltrafik som togtrafik. Forbindelsen bliver anlagt som en sænketunnel med en firesporet motorvej med nødspor og en dobbeltsporet elektrificeret jernbane. Sænketunnelen bliver gravet ned under havbunden i Femern Bælt.



Den 3. september 2008 blev der indgået en folkeretligt bindende statstraktat om forbindelsen. Traktaten blev ratificeret i Danmark i 2009 med Folketingets vedtagelse af projekteringsloven for projektet, og traktaten blevet ratificeret samme år i Tyskland af såvel Forbundsdagen som Forbundsrådet.

Den 28. april 2015 vedtog Folketinget anlægs- og driftsloven for projektet. Herved blev projektet miljøgodkendt og formelt besluttet i Danmark.

I Tyskland blev projektet administrativt godkendt af de tyske myndigheder den 31. januar 2019. Det skete på baggrund af to offentlige høringer af projektet. Der er efterfølgende indgivet 8 klager til Forbundsforvaltningsdomstolen i Leipzig over den tyske myndighedsgodkendelse. Domstolen har berammet de mundtlige forhandlinger til afholdelse fra den 22. september 2020 til den 8. oktober 2020.



Det aktuelle anlægsbudget for tunnelen er 52,6 mia. kr. (2015-priser). Anlægsudgifterne betales af de kommende brugere af såvel vejforbindelsen som baneforbindelsen. Anlægsudgifterne belaster dermed ikke statskassen og medfører ikke, at råderummet til investeringer i andre infrastrukturprojekter i Danmark bliver reduceret.

EU har ind til nu tildelt tunnelprojektet en støtte på knap 4,4 mia. kr. fra Connecting Europe Facility (CEF) i anlægsfasen.

Femern Bælt-forbindelsen forventes med den aktuelle tidsplan at åbne senest medio 2029.