

F. t. beslutn. vedr. den faste forbindelse over Femern Bælt

Beslutningsforslag nr. B 18. Fremsat den 23. oktober 2007 af Walter Christophersen (DF), Kristian Thulesen Dahl (DF), Mikkel Dencker (DF), Jørn Dohrmann (DF), Pia Kjærsgaard (DF) og Peter Skaarup (DF)

Forslag til folketingsbeslutning

om genforhandling af aftalen af 29. juni 2007 mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt

Folketinget pålægger regeringen at tage kontakt til Tysklands regering med det formål at opnå genforhandling af aftalen af 29. juni 2007 vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt.

Formålet med genforhandlingen af aftalen er, at Forbundsrepublikken Tyskland påtager sig det fornødne medansvar på 50 pct. af garantien for det statsgaranterede lån, som finansierer byggeriet af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Bemærkninger til forslaget

Det er forslagsstillernes opfattelse, at regeringen har indgået en dårlig aftale med Tyskland om den faste forbindelse over Femern Bælt, og derfor ønskes aftalen genforhandlet. Aftalen er dårlig, fordi det alene er Danmark, der bærer den økonomiske byrde og risiko ved den faste forbindelse, mens Tyskland ingen risiko løber. Desuden udbygges visse landanlæg i Tyskland ikke, hvilket er utilfredsstillende. Formålet med genforhandlingen skal være at nå frem til en ny aftale, hvor Tyskland påtager sig et medansvar på 50 pct. af det statsgaranterede lån, som finansierer byggeriet af forbindelsen.

Aftalen om Femern Bælt

Den 29. juni 2007 indgik Danmark og Tyskland en aftale om en fast forbindelse over Femern Bælt, »Aftalememorandum vedrørende traktat om en fast forbindelse over Femern Bælt mellem Forbundsrepublikken Tyskland og Kongeriget Danmark« (omdelt i Trafikudvalget i folketingsåret 2006-07 som TRU alm. del – bilag 574). Forbindelsen består af en elektrificeret dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej mellem Puttgarden og Rødbyhavn. Forbindelsen forventes at åbne i 2018.

Det fremgår bl.a. af aftalen, at et broselsskab, der alene ejes af Danmark og oprettes i henhold til dansk lov, skal forestå forberedelse, planlægning, design, godkendelse, opførelse, finansiering, ejerskab, drift og vedligeholdelse af kyst til kyst-delen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Danmark skal modtage et eventuelt overskud og hæfte for ethvert tab, der måtte opstå i forbindelse med driften af broselsskabet.

Det fremgår endvidere af aftalen, at de tilstødende landanlæg på dansk side skal være færdige senest i forbindelse med åbningen af forbindelsen. Det samme gælder for tysk vedkommende. Dog skal jernbanedelen i Tyskland først være færdig senest 7 år efter åbningen af forbindelsen. Det fremgår også af aftalen, at vejforbindelsen over Femernsundbroen forbliver tosporet, og at jernbaneforbindelsen forbliver enkeltsporet.

Forslagsstillernes holdning til Femern Bælt-forbindelsen

Det er forslagsstillernes opfattelse, at der for nærværende ikke er behov for en fast forbindelse over Femern Bælt. Det er opfattelsen, at der er mere påtrængende behov andre steder i Danmark, der bør løses først. Trafiksituationen i Danmark lider under mange års underprioriteringer, hvilket betyder, at vej- og jernbanenettet omkring hovedstaden, på det øvrige Sjælland, på Fyn og i Jylland er voldsomt belastet og ikke lever op til behovet for en moderne og smidig trafikafvikling.

De menneskelige og pengemæssige ressourcer, der sættes ind i opførelsen af Femern Bælt-forbindelsen, kunne med fordel sættes ind i løsningen af andre påtrængende trafikproblemer i Danmark. At løse problemer med trafikflaskehalse før bygningen af Femern Bælt-forbindelsen vil være til større gavn og glæde for befolkningen.

Femern Bælt-forbindelsen belaster infrastrukturen i Danmark

Det er forslagsstillernes opfattelse, at Femern Bælt-forbindelsen mest vil være til gavn for svensk og tysk industri, der vil få en hurtig transitforbindelse gennem Danmark. Danmark bliver et transitland for en ikke ubetydelig del af den trafik, der i dag sejler over Østersøen mellem Sverige og Tyskland. Det er ganske enkelt en af forudsætningerne for, at økonomien i den faste forbindelse kan hænge sammen, at en væsentlig del af trafikken flyttes fra søen og til motorvejen/den faste forbindelse.

Øget svensk og tysk trafik gennem Danmark vil primært bestå af tung lastbiltrafik, der skal køre ad et i forvejen stærkt belastet motorvejsnet. Motorvejsnettet fra Helsingør og fra Øresundsbroen ad Køge Bugt-motorvejen vil blive endnu mere belastet i både syd- og nordgående retning. Det er endvidere i denne trafikkorridor (Køge Bugt), regeringen overvejer at placere endnu et stort infrastrukturprojekt, nemlig en dobbeltsporet højhastighedsjernbane fra København via Køge Nord til Ringsted. En sådan jernbane vil

medføre tusinder af tunge godstog årligt mellem Skandinavien og kontinentet og medføre væsentlige støjgener for de omkringboende.

Det virker ikke gennemtænkt, at såvel vejforbindelsen som jernbaneforbindelsen over Femernsundbroen i Tyskland forbliver henholdsvis tosporet og enkeltsporet, når forbindelsen nord og syd for broen bliver en firesporet motorvej og en dobbeltsporet jernbane. Femernsundbroen bliver dermed en flaskehals på det, der ellers skulle være en hurtig trafikløsning. At Femernsundbroen ikke udbygges, betyder, at projektet ikke er fremtidssikret.

Det er Dansk Folkepartis opfattelse, at det er yderst uheldigt, at transittrafikken gennem Danmark vil belaste et i forvejen stærkt belastet motorvejsnet, og at der ikke er fundet holdbare løsninger herpå. Det er desuden kritisabelt, at regeringen er gået med til, at Tyskland slipper for at udbygge Femernsundbroen.

Økonomien i Femern Bælt-forbindelsen

Som nævnt ovenfor er det Danmark, der alene står for finansieringen af Femern Bælt-forbindelsen og har påtaget sig alle risici. I forbindelse med aftalens indgåelse har det været fremme, at forbindelsen skønnes at ville koste i omegnen af 50 mia. kr. i 2007-priser. Den endelige pris kan der dog først siges noget kvalificeret om, når et egentligt projekt er på bordet. Det fremgår af aftalen, at den foretrukne løsning er en skråstagsbro.

Finansieringen af Femern Bælt-forbindelsen vil formentlig foregå ved, at Sund og Bælt Holding A/S optager et eller flere statsgaranterede lån til finansiering af forbindelsen. Når forbindelsen er færdig og åbner som planlagt i 2018, skal brugerne betale en broafgift, der bruges til vedligeholdelse og afdrag på lån.

Økonomien i Femern Bælt-forbindelsen er primært afhængig af tre faktorer, som afgørende kan ændre sig: For det første kan anlægsomkostningerne afvige væsentligt fra det planlagte. Det ses ofte ved større offentlige anlægsarbejder, at økonomien løber løbsk. For det andet kan de trafikprognoser, der ligger til grund for, at økonomien hænger sammen, vise sig at være meget forkerte, når forbindelsen endelig åbner som planlagt i 2018. Det er vanskelig at udarbejde holdbare prognoser over trafikudviklingen så langt ude i fremtiden. I forbindelse med opførelsen af Øresundsforbindelsen var trafikprognoserne for optimi-

stiske i de første år, hvilket har påvirket den forventede tilbagebetalingstid. For det tredje kan renten på de lån, som Sund og Bælt Holding A/S optager, ændre sig væsentligt. Fra 2005 til 2007 er renten næsten fordoblet. Det er svært at spå om, hvordan renteutviklingen vil være i de kommende år, hvor lånene til finansieringen skal optages.

Hvis økonomien i Femern Bælt-forbindelsen ikke hænger sammen, er det alene Danmarks ansvar – det fremgår klokkeklart af aftalen. Konkret vil det kunne ramme brugerne af henholdsvis Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. Sund og Bælt Holding A/S vil være nødsaget til at anvende et overskud på disse forbindelser til at dække et underskud på Femern Bælt-forbindelsen. I værste fald kan det betyde, at man kan være nødt til at opkræve broafgifter på Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen på et tidspunkt, hvor lånene i disse broer er betalt ud og passage af broerne skulle have været afgiftsfri. Det vil ganske enkelt være utænkeligt at gøre passage af Storebæltsbroen afgiftsfri, når lånene er betalt ud, da en stor del af trafikken fra Sverige og Sjælland til Tyskland og omvendt i så fald vil benytte Storebæltsforbindelsen i stedet for at betale broafgift på Femern Bælt-forbindelsen. Desuden vil det være nødvendigt for Sund og Bælt Holding A/S at opretholde indtægtskilden, da indtægterne skal anvendes til at dække underskuddet i Femern Bælt-forbindelsen. Med andre ord kan man sige, at brugerne af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen risikere at komme til at betale for et eventyr over Østersøen, der ikke holder.

Danmark har gennem 15 år været begunstiget af højkonjunktur, lav rente og en stigning i trafikken, hvilket har været til fordel for økonomien i såvel Storebæltsforbindelsen som Øresundsforbindelsen. En ikke uvæsentlig risiko består i, at højkonjunktoren ikke forsætter, men afløses af en årrække med lavkonjunktur. Det vil formentlig være en katastrofe for økonomien i Femern Bælt-forbindelsen og dermed for det danske samfund, der alene løber den økonomiske risiko ved projektet.

Det er på den baggrund, Dansk Folkeparti ønsker aftalen med Tyskland genforhandlet, så hvert land påtager sig en solidarisk hæftelse på 50 pct. af de statsgaranterede lån. Det er både rimeligt og retfærdigt.

Skriftlig fremsættelse

Walter Christophersen (DF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om gennemførelse af aftalen af 29. juni 2007 mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland vedrørende den faste forbindelse over Femern Bælt.

(Beslutningsforslag nr. B 18).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager forslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.