

Til beslutningsforslag nr. B 26. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 15. maj 2008

## Betænkning

over

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

[af Kim Christiansen (DF) m.fl.]

### 1. Udvalgsarbejdet

Beslutningsforslaget blev fremsat den 14. december 2007 og var til 1. behandling den 31. januar 2008. Beslutningsforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

#### Møder

Udvalget har behandlet beslutningsforslaget i 2 møder.

#### Spørgsmål

Udvalget har stillet 3 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

### 2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (V, S, SF og KF) indstiller beslutningsforslaget til *forkastelse*.

Venstres, Socialdemokratiets og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget bemærker, at Dansk Folkeparti foreslår, at aftalen om etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt genforhandles, idet partiet er af den opfattelse, at Forbundsrepublikken Tyskland skal påtage sig 50 pct. af garantien for det statsgaranterede lån, som finansierer byggeriet af den faste forbindelse over Femern Bælt.

De af regeringen førte forhandlinger har imidlertid vist, at det ikke var muligt at komme igen med et sådant krav, da den tyske regering

afvejer investeringer i Femern Bælt projektet i forhold til andre tyske infrastrukturprojekter. En vedtagelse af Dansk Folkepartis forslag vil derfor medføre, at Femern Bælt-broen ikke bliver bygget foreløbig.

Set fra dansk side er det derimod en fordel med en hurtig og sikker forbindelse mellem Skandinavien og det europæiske kontinent og dermed til Danmarks største eksportmarked. Med den stigende internationale samhandel er det et vigtigt grundlag for vores fremtidige velfærd. Femern Bælt-forbindelsen vil styrke jernbanetrafikken. Det gælder ikke mindst jernbanegodstrafikken, hvor turen fra København til Hamborg vil blive forkortet med ca. 160 km.

Danmark vil blive ejer af broen og vil bestemme de takster, der skal betales for at køre over broen. Danmark får alle indtægter fra forbindelsen, betalingsanlægget placeres i Danmark og bestyrelsen udpeges af den danske transportminister. Det er et dansk projekt.

Anlægsoverslaget for broen er 32 mia. kr. Heri er indregnet 4 mia. kr. i reserve. Derudover koster de danske landanlæg (især elektrificeret jernbaneforbindelse Rødby-Ringsted) ca. 7 mia. kr., som også lånefinansieres og betales af brugerne af forbindelsen. Tyskland skal selv afholde udgifterne til de tyske landanlæg på omkring 7 mia. kr. EU har givet tilsagn om støtte til projektet inden for den nuværende budgetperiode (2007-2013).

Broen påregnes i øvrigt betalt af brugerne, der fordeler sig således: danske brugere 18 pct., tyske brugere 25 pct. og brugere fra andre lande 33 pct. Resten af finansieringen kommer fra den tyske stat med 7 mia. kr. til de tyske landanlæg og støtte fra EU med 10 pct., idet der i EU er afsat midler til udbygning af de transeuropæiske net.

Det er altså en ganske stor udenlandsk brugerbetaling – af en bro, der ejes af Danmark!

Forslagsstillerne begrundes også beslutningsforslaget med, at det er en økonomisk dårlig aftale, at der ikke er behov for en fast forbindelse over Femern Bælt samt, at der er økonomisk usikkerhed især for så vidt angår trafikprognose, rente og anlægsomkostninger.

De økonomiske beregninger – baseret på meget restriktive forudsætninger – viser, at gælden vil være tilbagebetalt efter 25-30 år. Trafikprognosen tager udgangspunkt i år 2001, og der regnes med en årlig vækst i trafikken på 1,7 pct. efter åbningen af den faste forbindelse. I dag er trafikken allerede omkring 15 pct. over prognosens beregnede niveau. Renten indgår i beregningerne med en realrente på 3,5 pct., altså med et renteniveau, der er 3,5 pct. over prisstigningerne. Også denne beregningsforudsætning er sat ganske højt set på baggrund af de senere års erfaring.

Økonomien ser altså ganske robust ud. Men ingen kan selvfølgelig spå om fremtiden, og først når der foreligger en VVM-undersøgelse og et licitationsresultat, kan der dannes et mere sikkert skøn over anlægsomkostningerne og dermed rentabiliteten i Femern Bælt-projektet.

Intet tyder dog på, at dette skulle ændre på den økonomiske forsvarlighed af projektet og dermed ønskeligheden af at gennemføre Femern Bælt-forbindelsen.

Venstre, Socialdemokratiet og Det Konservative Folkeparti indstiller på den baggrund beslutningsforslaget til forkastelse.

Et *mindretal* i udvalget (DF og EL) indstiller beslutningsforslaget til *vedtagelse uændret*.

Enhedslistens medlem af udvalget bemærker, at Femern Bælt-forbindelsen handler om en stor-slået vision: Danmark som et transitland, hvor vi måler vores velstand på, hvor mange lastbiler der gives mulighed for at køre igennem landet.

Er hensigten imidlertid at skabe de bedst mulige kollektive forbindelser til den sydøstlige del af landet, er det ubegribeligt, at dette skal kobles sammen med en miljøbelastende konstruktion,

der dels vil øge antallet af transitlastbiler, dels vil føre til, at der sker omladning af gods fra skibe til lastbiler – altså det omvendte af, hvad der er Enhedslistens trafikpolitik.

Det er lidt uklart, hvad der egentlig er hensigten med Dansk Folkepartis beslutningsforslag. På den ene side gives udtryk for, at DF ikke mener, der er behov for en fast forbindelse over Femern Bælt, og deri er EL enige. EL er også enige i, at der er langt større og mere påtrængende behov andre steder i landet for at fjerne årtiers efterslæb i jernbaneinfrastrukturen.

På den anden side ønsker DF, at aftalen mellem Danmark og Tyskland skal genforhandles med henblik på en ligelig fordeling af det økonomiske ansvar. Går man ind for en fast forbindelse over Femern Bælt, er et sådant ønske rimeligt nok. EL kan dog ikke se det anderledes, end at DF vil både det ene og det andet og måske alligevel ikke vil nogen af delene.

Når EL ikke støtter Femern Bælt-projektet, ser EL heller ingen grund til at bruge tid på at genforhandle det. På den anden side vil EL gerne være med til at genrejse og skærpe debatten om Femern Bælt-forbindelsen i Tyskland, hvor der er massiv modstand ikke bare imod at betale, men også imod, at broen overhovedet kommer. Det gælder især i de dele af Nordtyskland, som ikke på samme måde som i Danmark ser frem til at blive udviklet som et transitland.

EL deler den tyske skepsis med hensyn til trafikunderlaget og til forbindelsens rentabilitet, og EL er langt fra sikker på, at broens miljøpåvirkninger og påvirkningen af saltgennemstrømningen m.v. er så uskadelige, som brotilhængerne påstår.

Der er som et led i løsningen af problemet med CO<sub>2</sub>-udslippet ikke brug for mere transport. Der er brug for en omlægning, d.v.s. en reduktion. Der er brug for, at broprojektet ses i sammenhæng med CO<sub>2</sub>-udslippet.

Ligeledes stiller EL sig tvivlende over for den myte, der fortæller, at hvis man etablerer veje, fører dette i sig selv til øget beskæftigelse. Tværtimod er der meget, der tyder på, at det kan gå stik modsat, nemlig at broen kan øge arbejdsløsheden på begge sider af Østersøen, dels fordi færgetrafikken ophører, dels fordi ferieområderne på Femern vil blive forringet, og dels fordi broen vil føre til ringe beskæftigelse i de tyske Østersøhavne.

Det er karakteristisk for den danske transportdebat, at man aldrig ser helhederne. Der findes jo alternativer til landevejstrafikken, nemlig at godset bliver sejlet. Miljømæssigt vil det være langt bedre, hvis mest muligt af det gods, der transporteres mellem Norden og kontinentet, bliver sejlet i stedet for at blive transporteret med lastbiler. Faktisk sker det allerede i dag, hvor ca. 70 pct. af dette gods transporteres med skibe.

Enhedslisten stemmer for beslutningsforslaget, fordi vi mener, at vedtagelsen af forslaget kan være et nyttigt led i at få sat en stopper for broprojektet.

Et andet mindretal i udvalget (RV) vil ved 2. (sidste) behandling af beslutningsforslaget stemme hverken for eller imod beslutningsforslaget.

Det Radikale Venstres medlem af udvalget havde gerne set en helt anden linjeføring af en fast forbindelse til Tyskland, nemlig fra Gedser til Rostock. Efter RV's opfattelse ville det være en mere fremtidssikret forbindelse og dermed en

bedre investering. Desuden vil RV gerne se en broforbindelse over Østersøen i sammenhæng med muligheden for at investere i en fast forbindelse mellem Midtjylland og Sjælland og i den forbindelse vurdere, i hvilken rækkefølge disse faste forbindelser skulle etableres. Alt tyder dog på, at der er et massivt og stabilt flertal bag en Femern Bælt-forbindelse, og at forbindelsen dermed må forventes at blive en realitet. RV vil i lyset af dette vurdere sin stillingtagen til projektet i næste folketingssamling.

Ny Alliance, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

*Jens Vibjerg (V) Flemming Damgaard Larsen (V) fmd. Kristian Pihl Lorentzen (V)*

*Hans Christian Schmidt (V) Karsten Nonbo (V) Kim Christiansen (DF) Pia Adelsteen (DF)*

*Henriette Kjær (KF) nfm. Lars Barfoed (KF) Magnus Heunicke (S) Jens Christian Lund (S)*

*Poul Andersen (S) Klaus Hækkerup (S) Pia Olsen Dyhr (SF) Jesper Petersen (SF)*

*Johs. Poulsen (RV) Per Clausen (EL)*

Ny Alliance, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Tjóðveldisflokkurin og Sambandsflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

### Folketingets sammensætning

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Ny Alliance (NY)	3
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	25	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	23	Tjóðveldisflokkurin (TF)	1
Det Konservative Folkeparti (KF)	17	Sambandsflokkurin (SP)	1
Det Radikale Venstre (RV)	9	Uden for folketingsgrupperne	2
Enhedslisten (EL)	4	(UFG)	

**Bilag 1****Oversigt over bilag vedrørende B 26**

<b>Bilagsnr.</b>	<b>Titel</b>
1	Tidsplan for udvalgets behandling af beslutningsforslaget
2	Artikler af 8/2-08 fra dr.dk »Femern-løsning ikke sikker nok«, »Femern-bro bliver alt for smal« samt telegram af 14/2-08 fra Ritzau »Tyskere tvivler på prognoser over Femern«
3	Pressemeddelelse af 14/2-08 fra NABU vedr. kritisk rapport om Femernbroen
4	Nyhedsbrev af 18/2-08 fra Foreningen af danske langtursvognmænd vedr. Femernbro
5	Meddelelse om afgivelse af betænkning over beslutningsforslaget
6	1. udkast til betænkning
7	2. udkast til betænkning

**Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende B 26**

<b>Spm.nr.</b>	<b>Titel</b>
1	Spm. om kommentar til kritisk rapport om Femernbro udarbejdet af den tyske naturfredningsforening NABU, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om kommentar til nyhedsbrev af 18/2-08 fra Foreningen af Danske Langtursvognmænd vedr. Femernbro, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om kommentar til telegram fra Ritzau 10/4-08: »Femern-bro kan forsinkes i ti år«, til transportministeren, og ministerens svar herpå