

fikkorridor (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 fremtidssikkert.

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 endelig 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 vanskeligt at udarbejde

holdbare prognoser over trafikudviklingen så langt ude i fremtiden. I forbindelse med opførelsen af Øresundsforbindelsen var trafikprognoserne for optimistiske 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.