

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.