

Forhandling

Formanden:

Forhandlingen er åbnet, og det er transportministeren, der har ordet.

Der skal være mere ro i salen!

Kl. 11:39

Transportministeren (Carina Christensen):

Dansk Folkeparti ønsker med sit beslutningsforslag, at der skal arbejdes for, at Tyskland kommer til at eje halvdelen af kyst til kyst-forbindelsen, og at Tyskland stiller halvdelen af statsgarantien for finansieringen af kyst til kyst-forbindelsen.

De dansk-tyske forhandlinger om Femernforbindelsen i foråret 2007 tog bl.a. sigte på at finde en løsning, hvor Tyskland var medejer af forbindelsen og stillede en del af statsgarantien, herunder en løsning, hvor Tyskland ejede 50 pct. af forbindelsen. Forhandlingerne viste imidlertid, at Tyskland ikke ville eller ikke kunne stille statsgaranti for finansieringen af kyst til kyst-forbindelsen. Derfor blev resultatet en aftale, hvorefter Danmark alene har ansvaret for kyst til kyst-forbindelsen.

Lad mig allerede nu slå det helt fast: Regeringen ser ingen grund til, at vi fra dansk side skal søge en genforhandling af den politiske aftale af 29. juni 2007 med Tyskland om etableringen af Femern Bælt-forbindelsen. Regeringen finder, at der er tale om en god, klar og enkel aftale for Danmark.

På trods af at Tyskland ikke ville være medejer af forbindelsen, har vi fået en aftale, som vi fra dansk side kan være meget tilfredse med. Danmark påtager sig at opføre, finansiere og drive den faste forbindelse over Femern Bælt. Til gengæld ejer Danmark kyst til kyst-forbindelsen, og alle indtægter fra forbindelsen tilfalder Danmark.

Da de økonomiske beregninger viser, at projektet har en meget sund økonomi, mener jeg faktisk, at vi har fået en god aftale med Tyskland. Jeg er sikker på, at Femern Bælt-forbindelsen bliver en succes. Danmark bliver placeret endnu mere centralt end i dag, forbindelsen vil knytte mennesker sammen – det viser erfaringerne fra de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Femern Bælt-forbindelsen vil medvirke til at realisere visionen om det indre marked; arbejdskraftens og varernes frie bevægelighed bliver yderligere styrket, og virksomheder og forbrugere vil nyde godt af forbindelsen. Virk-

somheder får bedre adgang til eksportmarkederne, det forbedrer virksomhedernes konkurrenceevne, medvirker til øget produktivitet og giver lavere omkostninger. Det giver virksomhederne bedre rammevilkår, skaber arbejdspladser og medføre lavere priser for forbrugerne.

Så vil jeg også godt nævne den transportpolitiske dimension: Forbindelsen vil give jernbanelogistiktransporten et tiltrængt løft, og det vil også være med til at styrke den kollektive trafik, som vi har drøftet her i salen tidligere i dag.

I den politiske aftale med Tyskland af 29. juni 2007 har vi fra dansk side fået indføjet, at vi forbeholder os muligheden for at finansiere udbygningen af de danske landanlæg på grundlag af indtægter fra kyst til kyst-forbindelsen. Og det indebærer altså, at etableringen af Femern Bælt-forbindelsen ikke sker på bekostning af andre infrastrukturinvesteringer i Danmark.

Beslutningsforslaget synes at være baseret på en række misforståelser, og så er det jo godt, at vi har mulighed for at kaste lys over de misforståelser her i dag.

Jeg vil gerne understrege, at kyst til kyst-forbindelsen bliver betalt af brugerne, uanset om det er danskere, tyskere eller svenskere. Beregninger viser, at tyske brugere forventes at bidrage med 25 pct. af finansieringen af det samlede Femern Bælt-projekt. Tyskland har i henhold til aftalen af 29. juni 2007 forpligtet sig til at udbygge landanlæggene på tysk side. Tyskland har endvidere forpligtet sig til at sikre tilstrækkelig jernbanekapacitet på den enkeltsporede jernbane senest ved åbningen af den faste forbindelse. Jernbaneanlæggene på tysk side skal være fuldt udbygget til dobbeltspor senest 7 år efter åbningen af kyst til kyst-forbindelsen.

Kun en ganske lille strækning udbygges ikke på tysk side. Det gælder Femern Sund-broen på ca. 1 km.

Kl. 11:44

Jeg vil gerne understrege, at beslutningsgrundlaget for Femern Bælt-forbindelsen hviler på meget forsigtige forudsætninger. Det gælder såvel i forhold til trafikgrundlag som i forhold til realrente og støtte fra EU.

Lad mig starte med trafikgrundlaget. Allerede inden åbningen af forbindelsen er den faktiske vejtrafik på den nuværende færgerute mellem Rødby og Puttgarden godt 6 år foran trafikprognosens forudsigelser. Efter forbindelsens åbning er det i rentabilitetsberegningerne af forsigtighedsgrunde forudsat, at effekterne af den fa-