

ste forbindelse først er realiseret fuldt ud 4 år efter forbindelsens åbning.

Endvidere er der i forbindelsens første 25 driftsår forudsat en årlig vækst i trafikken på 1,7 pct. Det er mindre end det halve af den trafikvækst, der har været på færgeruterne mellem Lolland-Falster og Tyskland i perioden fra 1970 til 2005.

Realrenten i rentabilitetsberegningerne er forudsat at være 3,5 pct. pro anno. I de eksisterende broelskaber har realrenten ikke været over 3 pct. pro anno i gennemsnit. For Storebæltsforbindelsen dækker det bl.a. perioden i slutningen af 1980'erne og begyndelsen af 1990'erne, hvor renten var betydelig højere end i dag.

I rentabilitetsberegningerne er der kun forudsat støtte fra EU på 10 pct. til projektet. Kyst til kyst-forbindelsen kan få op til 30 pct. af anlægsudgifterne dækket af EU. Kommissionen har foreløbig meddelt, at kyst til kyst-forbindelsen tildeles en støtte, der svarer til, at forbindelsen får dækket omkring 25 pct. af de udgifter, der er budgetteret med frem til 2013.

Rentabilitetsberegningerne har vist, at der er tale om en forholdsvis robust økonomi i projektet, og selv under de førømtalte forsigtige forudsætninger om trafik, realrente og EU-støtte forventes kyst til kyst-forbindelsen at være betalt på omkring 25 år. Det svarer til den forventede tilbagebetalingstid for Storebæltsforbindelsen.

På grundlag af den politiske aftale er forhandlingerne på embedsmandsplan i gang om en folkeretligt bindende traktat med Tyskland. I god tid inden underskrivelse af traktaten vil jeg indlede forhandlinger med Folketingets partier om en dansk politisk aftale om Femern Bælt-forbindelsen. Det vil sikre, at der fra dansk side er enighed om at indgå en aftale med Tyskland og dermed give mandat til at underskrive traktaten.

Kl. 11:47

#### **Formanden:**

Vi siger tak. Der er bedt om en kort bemærkning fra hr. Kim Christiansen.

Kl. 11:47

#### **Kim Christiansen (DF):**

Tak for ministerens redegørelse.

Nu nævner ministeren, at det muligvis beror på misforståelser, og det undrer mig lidt. Det mener jeg jo selvfølgelig ikke at det gør. Og broen skal så betales af brugerne.

Det er jo netop det, der er Dansk Folkepartis bekymring. Beregninger på Øresundsforbindelsen viste jo også, at det var en vældig god forret-

ning. Den blev imidlertid forsinket af, at der ikke var det antal brugere til at betale broen, som man havde regnet med. Det er selvfølgelig vores bekymring, at Danmark så står med et eneansvar, og jeg kunne da godt her håbe på, at ministeren så kunne garantere Dansk Folkeparti, at det i hvert fald ikke bliver brugerne af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen, der skal betale for et eventuelt underskud på Femernforbindelsen.

Kl. 11:47

#### **Formanden:**

Ministeren.

Kl. 11:47

#### **Transportministeren (Carina Christensen):**

Jamen jeg kan godt sige, at det ikke er tanken, at brugerne af Storebæltsforbindelsen skal finansiere et eventuelt underskud på Femern Bæltforbindelsen; jeg vil gerne sige, at jeg ikke tror, der kommer noget underskud.

Som vi kan se, og som jeg også har omtalt her i dag, ser det ud til at blive en ganske, ganske god forretning for Danmark, og det synes jeg sådan set der er grund til at vi i dag også glæder os over.

Når vi ser på trafiktallene, er det jo et meget forsigtigt skøn, der er lagt til grund for rentabilitetsberegningerne, og allerede nu ser vi en vækst i det trafikgrundlag, som vi havde forudsat at der ville være. Så jeg tror, der vil være mange, der kommer til at bruge den her forbindelse.

Det er jo klart, at det vil være et adskilt selskab, der kommer til at drive Femern Bælt, og på den måde vil der ikke være en sammenhæng med eksempelvis Sund & Bælt. Der kan være noget samsættelse, som er mere teknisk, men de vil være adskilt. Så det vil ikke være Storebæltsbroen, der kommer til at finansiere et eventuelt underskud i en Femern Bælt-forbindelse.

Kl. 11:48

#### **Formanden:**

Hr. Kim Christiansen for en sidste kort bemærkning.

Kl. 11:48

#### **Kim Christiansen (DF):**

Så vil jeg gerne stille ministeren et spørgsmål.

Der har været en del kritik, bl.a. fra skibsbranchen, i forbindelse med den foreslåede løsning med en skræstagsbro; man mener, at der vil blive for smal en gennemsejling, omkring 700 m, hvor man på Storebælt har 1.600 m. Hvis den kritik med hensyn til konstruktionen af broen er berettiget, så kan det jo blive en væsentlig dyre-