

Først vil jeg sige, at det er Dansk Folkepartis opfattelse, at regeringen har indgået en dårlig aftale med Tyskland. Aftalen er dårlig, fordi det alene er Danmark, der bærer den økonomiske byrde og den økonomiske risiko. Jeg vil i den forbindelse lige nævne – jeg kan godt høre, at der er stor lokalpolitisk interesse for den her sag i salen i dag – at hvis det her går galt, er det jo altså ikke kun skattekysterne på Lolland og Falster, der skal betale for festen, så er det også skattekysterne i den resterende del af Danmark. Så lad os holde os til, om det her er til nogen gavn for Danmark. Det er jo det, jeg synes er vigtigt, når vi kigger på ting her i salen.

Det er helt klart Dansk Folkepartis opfattelse, at der ikke er behov for en forbindelse over Femern Bælt. Der er meget mere påtrængende opgaver, der bør løses andre steder i Danmark, og hvor midlerne bør genereres hen. Det er jo senest blevet afspejlet i Infrastrukturkommissionens rapport, at der er et kæmpe efterslæb, som skal løses.

Trafiksituationen i Danmark lider under mange års underprioritering, hvilket betyder, at vej- og jernbanenettet omkring hovedstaden, på Sjælland, på Fyn og i Jylland er voldsomt belastet og ikke lever op til behovet for en moderne og smidig trafikafvikling. Og når jeg nu nævner Sjælland, vil man dér oven i købet belaste det eksisterende net yderligere med en enorm transittrafik fra Norge og Sverige. Det er klart, at der så skal ske en udbygning af motorvejene, men det er jo noget, der er påkrævet i forvejen.

Det er i hvert fald meget svært for mig og for Dansk Folkeparti at forstå, at man vil bruge 50 mia. kr., som det indtil videre vil koste, på at lave en Femern Bælt-forbindelse, samtidig med at store strækninger af jernbanenettet kun kan forceres med stærkt nedsat hastighed.

Femern Bælt-forbindelsen er selvfølgelig en fantastisk god idé og til stor gavn for svensk og tysk industri. De får en hurtig transitforbindelse gennem Danmark kvit og frit, ganske gratis, betalt af de danske skatteydere. Og der vil komme en øget transittrafik, for det er jo hele grundlaget for, at den her forbindelse overhovedet kan hænge sammen økonomisk. Det er jo en af forudsætningerne, at den færgetrafik, der i dag foregår mellem Sverige og Tyskland, skal flyttes ned igennem Danmark. Det er jo med i beregningsgrundlaget for, hvorvidt det her overhovedet er rentabelt.

Vi må også se i øjnene, at den her øgede trafik, der kommer, primært vil bestå af tung last-

biltrafik. Jeg ved godt, at der kommer elektrificerede tog; det bør der komme alligevel. Man taler om tosporede og firesporede baner og veje, ja, lige indtil man når over på den anden side af broen, for så er der noget, der hedder Femern Sund, man skal forcere. Og der har tyskerne forpligtet sig til senest 7 år efter færdiggørelsen, altså senest i 2025, at etablere en tosporet jernbane og en firesporet vej, for i dag og de næste 7 år efter færdiggørelsen – fra 2018 og i værste fald frem til 2025 – vil der kun være en etsporet jernbane. Lad mig så lige citere fra transportministerens tale i den forrige debat, vi havde:

Det er i den sammenhæng vigtigt at se på de flaskehalse, som møder banegodstrafikken. Problemet vil blive reduceret med åbningen af en fast forbindelse over Femern Bælt.

Se, det har jeg jo ganske svært ved at forstå, for der er kun ét spor på den anden side. Så jeg har svært ved at se, hvordan det flaskehalsproblem, vi har, kan blive løst med en Femernforbindelse.

Som nævnt er det Danmark, der alene står for finansieringen og har påtaget sig alle risici. 50 mia. kr. har været fremme, men det er 2007-priser. Den endelige pris ved vi ikke noget om, den kan der først siges noget kvalificeret om, når hele projektet ligger på bordet. Jeg har i dag også rejst tvivl om, hvorvidt den nuværende foreslåede løsning er hensigtsmæssig i forhold til skibstrafikken; der kvitterer jeg selvfølgelig for at ministeren har lovet at kigge nærmere på det.

Økonomien i Femern Bælt-forbindelsen er primært afhængig af tre faktorer, som kan ændre sig afgørende. For det første kan anlægsomkostningerne som nævnt afvige væsentligt fra det planlagte. Det ser man desværre ofte ved større offentlige anlægsarbejder.

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 meget vanskeligt at udarbejde holdbare prognoser over trafikudviklingen så langt ude i fremtiden. I forbindelse med Øresundsforbindelsen var trafikprognoserne for optimistiske i de første år, hvilket har påvirket den forventede tilbagebetalingstid.

For det tredje kan renten på de lån, der optages, ændre sig væsentligt. Fra 2005 til 2008 er renten næsten fordoblet. Der er ingen af os, der ved, hvordan renteutviklingen bliver, men vi kan løbe ind i nogle konjunkturer, der gør, at der