

Bemærkninger til forslaget

Det er forslagsstillernes opfattelse, at regeringen har indgået en dårlig aftale med Tyskland om den faste forbindelse over Femern Bælt, og derfor ønskes aftalen genforhandlet. Aftalen er dårlig, fordi det alene er Danmark, der bærer den økonomiske byrde og risiko ved den faste forbindelse, mens Tyskland ingen risiko løber. Desuden udbygges visse landanlæg i Tyskland ikke, hvilket er utilfredsstillende. Formålet med genforhandlingen skal være at nå frem til en ny aftale, hvor Tyskland påtager sig et medansvar på 50 pct. af det statsgaranterede lån, som finansierer byggeriet af forbindelsen.

Aftalen om Femern Bælt

Den 29. juni 2007 indgik Danmark og Tyskland en aftale om en fast forbindelse over Femern Bælt, »Aftalememorandum vedrørende traktat om en fast forbindelse over Femern Bælt mellem Forbundsrepublikken Tyskland og Kongeriget Danmark« (omdelt i Trafikudvalget i folketingsåret 2006-07 som TRU alm. del – bilag 574). Forbindelsen består af en elektrificeret dobbeltsporet jernbane og en firesporet motorvej mellem Puttgarden og Rødbyhavn. Forbindelsen forventes at åbne i 2018.

Det fremgår bl.a. af aftalen, at et broselsskab, der alene ejes af Danmark og oprettes i henhold til dansk lov, skal forestå forberedelse, planlægning, design, godkendelse, opførelse, finansiering, ejerskab, drift og vedligeholdelse af kyst til kyst-delen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Danmark skal modtage et eventuelt overskud og hæfte for ethvert tab, der måtte opstå i forbindelse med driften af broselsskabet.

Det fremgår endvidere af aftalen, at de tilstødende landanlæg på dansk side skal være færdige senest i forbindelse med åbningen af forbindelsen. Det samme gælder for tysk vedkommende. Dog skal jernbanedelen i Tyskland først være færdig senest 7 år efter åbningen af forbindelsen. Det fremgår også af aftalen, at vejforbindelsen over Femernsundbroen forbliver tosporet, og at jernbaneforbindelsen forbliver enkeltsporet.

Forslagsstillernes holdning til Femern Bælt-forbindelsen

Det er forslagsstillernes opfattelse, at der for nærværende ikke er behov for en fast forbindelse over Femern Bælt. Det er opfattelsen, at der er mere påtrængende behov andre steder i Danmark, der bør løses først. Trafiksituationen i Danmark lider under mange års underprioriteringer, hvilket betyder, at vej- og jernbanenettet omkring hovedstaden, på det øvrige Sjælland, på Fyn og i Jylland er voldsomt belastet og ikke lever op til behovet for en moderne og smidig trafikafvikling.

De menneskelige og pengemæssige ressourcer, der sættes ind i opførelsen af Femern Bælt-forbindelsen, kunne med fordel sættes ind i løsningen af andre påtrængende trafikproblemer i Danmark. At løse problemer med trafikflaskehalse før bygningen af Femern Bælt-forbindelsen vil være til større gavn og glæde for befolkningen.

Femern Bælt-forbindelsen belaster infrastrukturen i Danmark

Det er forslagsstillernes opfattelse, at Femern Bælt-forbindelsen mest vil være til gavn for svensk og tysk industri, der vil få en hurtig transitforbindelse gennem Danmark. Danmark bliver et transitland for en ikke ubetydelig del af den trafik, der i dag sejler over Østersøen mellem Sverige og Tyskland. Det er ganske enkelt en af forudsætningerne for, at økonomien i den faste forbindelse kan hænge sammen, at en væsentlig del af trafikken flyttes fra søen og til motorvejen/den faste forbindelse.

Øget svensk og tysk trafik gennem Danmark vil primært bestå af tung lastbiltrafik, der skal køre ad et i forvejen stærkt belastet motorvejsnet. Motorvejsnettet fra Helsingør og fra Øresundsbroen ad Køge Bugt-motorvejen vil blive endnu mere belastet i både syd- og nordgående retning. Det er endvidere i denne trafikkorridor (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