

Til lovforslag nr. L 99. Betænkning afgivet af Trafikudvalget den 12. marts 2009

Betænkning

over

Forslag til lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

[af transportministeren (Lars Barfoed)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 17. december 2008 og var til 1. behandling den 23. januar 2009. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Trafikudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 2 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring, og transportministeren sendte den 31. oktober 2008 dette udkast til udvalget, jf. alm. del – bilag 65. Den 12. januar 2009 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 12 spørgsmål til transportministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

2. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *flertal* i udvalget (udvalget med undtagelse af EL) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et *mindretal* i udvalget (EL) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved 3. behandling.

Enhedslistens medlemmer af udvalget udtaler, at selvmodsigelserne og udeladelserne i lovforslaget står lige så tæt som pillerne på den bro, regeringen ønsker at anlægge mellem Rødby og

Puttgarden, mellem roerne på Lolland og rapsmarkerne på Femern.

Det helt store problem ved projektet er det yderst beskedne trafikunderlag. I lang tid lå dette på ca. 9.200 biler pr. dag i åbningsåret 2018. Det er nu i al ubemærkethed sat ned til 7.700 biler pr. dag, svarende til trafikken mellem to mindre danske provinsbyer. Først 5 år efter broens åbning i 2023 forventes trafikspringet at være realiseret og vil da nå op på svimlende ca. 10.000 biler pr. døgn, og det svarer vel til trafikken mellem Esbjerg og Ribe. Vejtrafikkens maksimum nås i 2043 med 15.700 biler i døgnnet, eller hvad der kører på en nordjysk motorvej i den værste myldretid.

Det private erhvervsliv har brugt de lave trafikfaktal som begrundelse for ikke at ville investere så meget som en krone i projektet – medmindre der sikres et tocifret afkast. Det fremgik af interesseitkendegivelsesrunden i 2002.

De lave trafikfaktal truer broens økonomi, om end det søges fremstillet, som om det er gratis for det danske samfund at anlægge broen. Hele forudsætningen for dette regnestykke er problematisk, for enten tror regeringen på en fortsat vækst i biltrafikken, og så skal der købes flere CO₂-kvoter i udlandet, for at vi kan opfylde vores CO₂-reduktionsmål. CO₂-besparelsen angives af Transportministeriet til 220.000 t/år i 2040, svarende til 1,5-2 pct. af det nationale CO₂-udslip. Besparelsen opstår, fordi færgesejladser indstilles, og den står for 4 pct. af udslippet, men den øgede vej- og togtrafik tegner sig for et merudslip på 2 pct. »Overskuddet« på 2