



Til lovforslag nr. L 141

Folketinget 2014-15

Betænkning afgivet af Transportudvalget den 16. april 2015

Betænkning

over

Forslag til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark

[af transportministeren (Magnus Heunicke)]

1. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 25. februar 2015 og var til 1. behandling den 18. marts 2015. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Transportudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Et udkast til lovforslaget har inden fremsættelsen været sendt i høring. Den 10. marts 2015 sendte transportministeren de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra:

Visti S. Christoffersen, Glumsø,
Hans Schjær-Jacobsen, Hellerup,
Lars Vestergaard, København N, og
Klaus Westensee, Holstein.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 13 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*.

Venstre, Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti noterer sig, at der med vedtagelsen af L 141 ikke er truffet endelig beslutning om at igangsætte Femern Bælt-projektet. Den endelige beslutning træffes i forligskredsen i efteråret 2015 og afventer en afklaring af projektets samlede økonomi, herunder et opdateret anlægsbudget baseret på de endelige anlægspriser og en afklaring

af omfanget af EU-støtte til projektet, samt en status for den tyske myndighedsgodkendelse. Det er endvidere en forudsætning, at projektet gennemføres som et brugerfinansieret projekt, det vil sige uden tilførsel af skattemidler eller midler fra Storebæltsforbindelsen.

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

Enhedslisten finder det glædeligt, at førstebehandlingen af lovforslagene (L 141 og L 142) på EL's opfordring blev udsat – det kvitterer vi gerne for. Det ville også have været uanstændigt at gennemføre behandlingen, uden at Transportudvalget havde haft mulighed for at gennemlæse de mange høringssvar. Det ville have været at gøre grin med de mange, som har gjort sig den ulejlighed at skrive et høringssvar.

Enhedslisten finder, at det er helt uansvarligt at haste et lovforslag som dette igennem. Et lovforslag, som omfatter et stort infrastrukturprojekt til mange milliarder kroner, og hvis usikkerhed er absolut udtalt. Projektet er blevet 9 mia. kr. dyrere, så prisen nu er 64 mia. kr., og så ses endda bort fra det talspin, der er lavet med reserverne.

Kyst til kyst-anlægget er således steget fra 40,5 mia. kr. til 49,4 mia. kr. – en stigning på 22 pct. Det kan man da kalde for ændrede forudsætninger, der vil noget, og som jo i øvrigt er indtrådt efter høringsfasen. Det er ændringer, som burde få forligspartierne til at udsætte vedtagelsen af anlægsloven, til man kender den eksakte pris på projektet.

Enhedslisten har længe opfordret til, at processen sættes på standby, til de utallige usikkerhedsmomenter er afklaret.

Forligspartierne bag Femern Bælt-projektet er da også betænkelige ved den kraftige prisstigning, som har fundet sted med de bud, som er kommet ind fra entreprenørerne. De har derfor i fællesskab begået et, som de selv kalder det, »robust betækningsbidrag« for at imødegå EL's kritik af, at man vedtager en anlægslov uden at kende prisen på projektet og for at imødegå eventuel udefrakommende kritik. EL

mener, at forligspartiernes betækningsbidrag er fup og fiduser, da man under alle omstændigheder har tænkt sig at igangsætte etableringen af den faste forbindelse – selv hvis der kun bliver tale om en marginal nedsættelse af anlægspriisen. Forligspartiernes betingelse, at den faste forbindelse skal være brugerfinansieret og ikke må koste skatte kroner, er elastisk i metermål, da man ikke vil sætte et maksimum for projektets tilbagebetalingstid.

Letsind har præget processen omkring Femern Bælt-projektet fra første færd. Projektets fortalere har haft en utrolig evne til at ignorere skeptikere og kritikere, også de der kom fra egen lejr. Det gælder f.eks. Deutsche Bank, der frem til 1996 var en ivrig fortaler for projektet, faktisk en af de mest entusiastiske. Med tiden mistede banken troen på projektets rentabilitet, og i et interview med Ingeniøren i april 1996 afviste en af bankens direktører helt at ville give lån til en fast forbindelse. Der blev bl.a. henvist til de dårlige erfaringer med Kanaltunnelen mellem England og Frankrig, der gav investorerne store tab.

Bedre gik det ikke i 2002, da daværende transportminister Flemming Hansen (KF) indbød investorer og entreprenører til en interessetilkendegivelsesrunde i håb om, at de ville medvirke til at finansiere projektet. Og selvom han hævdede, at runden blev modtaget med stor interesse i Europa, lod det sig ikke skjule, at interessenterne opstillede så mange betingelser for at være med, at anlæg af en fast Femern Bælt-forbindelse reelt rykkede endnu længere væk. For at indskyde risikovillig kapital stillede interessenterne nemlig krav om:

- at de kun ville deltage, hvis den danske og den tyske stat stillede store garantier;
- at der blev givet EU-støtte;
- at taksterne på Storebælt blev fastfrosset i 30 år af hensyn til indtjeningen på en Femern Bælt-forbindelse; og
- et tocifret afkast – tæt på de 20 pct.

Flemming Hansen måtte derfor erkende, at der ikke var andet for, end at de to lande selv måtte bygge den faste forbindelse over Femern Bælt.

To og to? I 2006 havde tyskerne fået nok og meddelte, at de ikke ville være med. Fik det så den danske regering til at besinde sig? På ingen måde. Tværtimod tilbød den, at Danmark ville betale hele gildet: *»Vi tror, at det bliver en meget attraktiv forbindelse. Derfor er vi parate til at finansiere 100 pct. af broanlægget efter samme model, som vi kender fra Storebæltsforbindelsen... Hvis tyskerne nøler for meget... så må vi lade det finansiere 100 pct. med statsgaranterede lån.«* (daværende trafikordfører for De Konservative, Henriette Kjær, i Jyllands-Posten den 30. maj 2007).

Ingen kender resultatet af forhandlingerne med entreprenørerne før september, og det samme gælder anlægspriisen. Det vil sige, at Folketinget er parat til at beslutte sig for et af historiens største infrastrukturanlæg i blinde. Ministeren har sagt, at det ikke er realistisk at gennemføre projektet med så høje priser, og når selv han sætter spørgsmålstegn ved projektets realisering, hvor går grænsen så for, hvornår det er realistisk at gennemføre projektet?

Er det 62 mia. kr. eller 60 mia. kr., eller hvor langt skal prisen ned? Eller er forligspartierne i virkeligheden så fast

besluttede på at gennemføre Femern Bælt-projektet, at det er lige meget, hvad det kommer til at koste, bare det er en lille smule lavere? Den mistanke kan fjernes ved at oplyse, hvor smertegrænsen ligger – inden september 2015. Og vil ministeren så også garantere, at det ikke bliver på løn- og arbejdsforhold, der skal spares, når prisen skal sænkes? Eller at det bliver sikkerhed eller miljøforhold, der må holde for?

Som om det ikke er nok, er prisen på de tyske landanlæg også røget i vejret: fra 6 mia. kr. til 16,4 mia. kr. – en prisstigning på 166 pct. Samtidig er der opstået forsinkelser i forbindelse med de tyske landanlæg på 3 år til 6 år, alt efter hvem man spørger.

Den tyske rigsrevision opfordrer på den baggrund den tyske transportminister til at genforhandle Femern Bælt-traktaten mellem Danmark og Tyskland, hvilket er en mulighed i traktaten, hvis forudsætningerne – især de økonomiske – ændrer sig. Og det må man da sige, at de har gjort. Så måske står vi over for en genforhandling med et ændret projekt eller med en ændret tidshorizont til følge? Også den usikkerhed lever forligspartierne åbenbart ganske sorgløst med.

Andre usikkerhedsmomenter er trafikprognoser, der mildt sagt ser besynderlige ud, og som da også er omstridte og diskuteres heftigt. Uden et tilstrækkelig stort trafikunderlag på vej og bane, ser det sort ud med hensyn til indtægterne. Er de for små, kan der ikke betales renter, afdrag, eller for løbende drift og vedligehold. Så ender tunnelen i rentefælden, hvilket svarer til, at den går konkurs.

Omfanget af biltrafikken afhænger i høj grad af, om eller hvor meget Scandlines vil fortsætte med at sejle, og af, hvordan færgetaksterne vil være efter åbningen af tunnelen. Det må forventes, at de vil falde, eftersom Scandlines til den tid vil være gældfri.

En tredjedel af bilisterne på Rødby-Puttgarden-overfarten er i dag grænsehandlere, og de betaler den billige billetpris på 299 kr. Ikke desto mindre indgår de i fuldt omfang i tunnelprognoserne, og det til den fulde pris på 968 kr. Dette er ikke særlig realistisk.

Så er der knap 2.000 biler, som man har beregnet vil flytte fra Storebæltsforbindelsen til Femern Bælt-forbindelsen dagligt, svarende til ca. 700.000 om året. Der savnes dokumentation for, at så store trafikmængder til/fra Tyskland kører via Storebælt.

Også det er afhængigt af, hvad prisen er for at passere Storebælt, hvor taksterne med ét er gået hen og blevet et valgkamp tema, og hvor partierne nærmest står i kø for at sænke prisen. Men pas nu på med ikke at sænke taksterne på Storebælt alt for drastisk. Der kan tidsnok blive brug for provenuet derfra til at dække underskuddet på Femern Bælt-forbindelsen.

Også togtrafikken – det gælder især godstogene – giver anledning til usikkerhed om, hvor mange der vil passere tunnelen. De svenske prognoser siger 100-120 pr. døgn, mens Transportministeriets og tyskernes prognoser siger ca. 75 godstog.

Endnu større usikkerhed knytter sig til eventuelle forsinkelser af, hvornår tyskerne vil udbygge banen fra Puttgarden til Lübeck, og en afklaring af, hvordan de vil gøre det. Her har godsoperatørerne meldt ud, at de ikke vil køre med eltog

til Puttgarden, skifte dér til dieseltog, og så efter ca. 90 km atter skifte til eltog i Lübeck. Er dette vilkårene, kører de i stedet via Storebælt og Padborg og bringer dermed timemodellen i fare. For så vil der næppe være plads til de mange ekstra regional- og IC-tog, samtidig med at der kommer flere og flere godstog.

Modstanden mod projektet i Tyskland er ligeledes en faktor, der må indgå med stor vægt. Det vil tage lang tid at behandle de over 3.000 hørings svar fra borgere, der på forskellig vis berøres af projektet. Det er helt forståeligt, at folk er urolige, for uanset om man lever af den turisme, der er en vigtig indtægtskilde i regionen, eller man »blot« bor der, vil generne være betydelige.

Oveni kommer så spørgsmålet om, hvorvidt de berørte borgere vil anlægge sag for at forhindre, at tunnelen anlægges. I Tyskland kan sådanne retssager have opsættende virkning – til hvornår? Det er der ingen, der ved i dag; kun at det vil bidrage yderligere til at forsinke anlægsprocessen.

Tilhængerne af projektet håber, at der ved at vedtage en anlægslov kan tilføres projektet større fremdrift – til trods for de mange usikkerhedsmomenter. Med udsigten til årelange retssager ved de tyske domstole og eventuelt også ved EU-domstolen er der meget lidt at hænge det håb op på.

Færgetrafikken er en faktor, der er behæftet med mange ubekendte:

- Fortsat færgedrift – hver hele eller hver halve time – med batteridrevne færger eller som konventionelle færger.
- Hvordan reagerer de øvrige Østersørutere på den konkurrencemæssige udfordring, som Femern Bælt-tunnelen vil udgøre?
- Udbryder der priskrig mellem de konkurrerende operatører, hvad kan Femern Bælt-forbindelsens økonomi så klare? Og er det i det hele taget en opgave for et statsligt selskab at deltage i en priskrig?

Udbygningen af Ringsted-Holeby udsættes, herunder elektrificeringen af banen samt eventuelt også Storstrømsbroen, som det nævnes i lovforslag L 175 om en ny Storstrømsbro. Men hvorfor elektrificeres og hastighedsopgraderes banen ikke til Nykøbing F. i første omgang for derved at tilgodese de mange pendlere?

Også den mulige EU-støtte til Femern Bælt-projektet rejser den såkaldte Junckerplan for investeringer i bl.a. infrastruktur nu tvivl om.

En fast forbindelse vil påvirke beskæftigelsen negativt i færgenhavnene Rødby, Puttgarden, Trelleborg, Sassnitz og Rostock. I de tyske byer ligger arbejdsløsheden på 15-20 pct. eller 2-3 gange over det tyske landsgennemsnit. Med en så høj ledighed giver det sig selv, at byerne er stærkt afhængige af de mange arbejdspladser, der er i færgetrafikken til/fra de nordiske lande.

Afslutningsvis skal nævnes en juridisk bekymring: Lovforslagets pkt. 16.4.1. omhandler tv-overvågning og automatisk nummerpladeregistrering. Selv om der bestemt er trafik-sikkerhedsmæssige fordele ved tv-overvågning af trafikken i en lang tunnel, er der også retssikkerhedsmæssige aspekter af denne overvågning og registrering. Det frirum, hvor loyldige borgere kan bevæge sig uden at blive overvåget og registreret af myndighederne, bliver mindre og mindre, efterhånden som der indføres elektroniske rejsekort, flere overvågningskameraer og mere automatisk nummerpladegenkendelse.

I EL ønsker vi, at borgernes ret til at bevæge sig frit uden masseovervågning indgår som et selvstændigt hensyn i lovforslag som dette. Der burde derfor stilles krav til, hvor længe registreringer må opbevares, hvem der har adgang til oplysningerne, hvem oplysningerne må udveksles med, hvad der registreres, og hvorfor (f.eks. i forhold til fartovertrædelser eller ulovlig cabotage).

Usikkerheder er der nok af, men forligspartierne fortsætter stålsatte med det vaklende projekt. End ikke en høring under udvalgsbehandlingen vil man give plads til, på trods af at høringer jo normalt kan anvendes i behandlingen af et lovforslag, hvorved der gives tid og plads til at høre både nogle af de mange kritikere af projektet såvel som dem, der har stået for beregninger af økonomien i trafikprognoserne. Men nej! EL's forslag om anvendelse af ét af værktøjerne i den demokratiske værktøjskasse afvises med fast hånd.

I EL er vi glade for, at vi gennem alle årene har holdt os uden for dette skandaløst dårligt planlagte og helt igennem overflødige projekt. Og med den seneste udvikling og yderligere usikkerhed er vi ekstra glade for ikke at have lod og del i projektet. Der er tale om en transitforbindelse mellem Sverige og det kontinentale Europa besluttet i forbindelse med Øresundsforbindelsen efter krav fra svenskerne. Der er tale om enorme miljøpåvirkninger af Femern Bælt og af naturen ved landanlæggene, ikke mindst på selve Femern. Der er tale om en vejforbindelse, som vil bidrage til at skabe mere biltrafik og bidrage til udviklingen af huhej-samfundet, hvor det hele ikke kan gå hurtigt nok.

Enhedslisten stemmer imod lovforslaget og også imod lovforslag L 142 som en konsekvens af det.

Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen.

Jens Joel (S) Karin Gaardsted (S) Rasmus Horn Langhoff (S) fmd. Mette Reissmann (S) Orla Hav (S) Rasmus Prehn (S)

Anne Sina (S) Andreas Steenberg (RV) Ida Auken (RV) Lone Loklindt (RV) Anne Baastrup (SF) Jonas Dahl (SF)

Henning Hyllested (EL) Per Clausen (EL) Lars Dohn (EL) Thomas Danielsen (V) Martin Geertsen (V)

Flemming Damgaard Larsen (V) nfmd. Lars Christian Lilleholt (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Karsten Nonbo (V)

Hans Christian Schmidt (V) Kim Christiansen (DF) Morten Marinus (DF) Mette Hjerminde Dencker (DF)

Leif Mikkelsen (LA) Villum Christensen (LA) Mike Legarth (KF) Per Løkken (KF)

Alternativet, Inuit Ataqatigiit, Siumut, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Socialdemokratiet (S)	47	Alternativet (ALT)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Radikale Venstre (RV)	17	Siumut (SIU)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	12	Sambandsflokkurin (SP)	1
Enhedslisten (EL)	12	Javnaðarflokkurin (JF)	1
Liberal Alliance (LA)	9		

Oversigt over bilag vedrørende L 141

Bilagsnr.	Titel
1	Bilag til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark – lodsejebilag m.v., fra transportministeren
2	Høringsnotatet for den offentlige høring af tillæg til VVM-redegørelsen for en fast forbindelse over Femern Bælt, fra transportministeren
3	Hørings svar og høringsnotat, fra transportministeren
4	Henvendelse af 5/3-15 fra Klaus Westensee, Holstein
5	Henvendelse af 2/3-15 fra Hans Schjær-Jacobsen samt ministerens kommentar hertil, fra transportministeren
6	Henvendelse af 13/3-15 fra Visti S. Christoffersen, Glumsø
7	Henvendelse af 16/3-15 fra Lars Vestergaard, København N
8	Korrektion af kommentar til henvendelse af 2/3-15 fra Hans Schjær-Jacobsen, fra transportministeren
9	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
10	Bilag tilbagetaget
11	Offentliggørelse af svar på tysk kritik af den opdaterede samfundsøkonomiske analyse af Femern Bælt-projektet, fra transportministeren
12	1. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 141

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, at der ofte er trafikkø fra færgehavnen i Puttgarden i højsæsonen om sommeren, til transportministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm., om rejsetiderne mellem København og Hamborg eller Berlin reduceres med 1½ time, til transportministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om status for evakuering af tog i Femern Bælt-forbindelsen, til transportministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om, hvilke områder/punkter der specielt inden for signal-, radio- og telekommunikation p.t. drøftes, til transportministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm., om analyse fra Femern A/S' rådgiver viser, at tunnelen angiveligt skulle være mere sikker end vej og jernbane i åbent land, til transportministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvorfor Femern A/S sætter hastigheden i vejtunnelen til 110 km/t, når den tilladte hastighed i europæiske tunneller ellers er 90 km/t, til transportministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om, hvorfor Femern A/S kun etablerer døre for hver 108 m mod de 50-80 m, der er gængse i europæiske tunneller, til transportministeren, og ministerens svar herpå

- 8 Spm. om, hvorfor Femern A/S ikke har anvendt den af OECD anbefalede model til vurdering af brandrisici i tunneller, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 9 Spm. om, hvilke større tunnelanlæg i EU-området der anvender sprinkleranlæg, og hvilke der anvender længdeventilation, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm. om kommentar til henvendelse af 13/3-15 fra Visti S. Christoffersen, Glumsø, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om kommentar til henvendelse af 16/3-15 fra Lars Vestergaard, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om ministerens kommentarer til den risikovurdering af Femern Bælt-tunnelen, der er foretaget af firmaerne Rambøll og Arup, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om, hvilke trafikanalyser, trafiktællinger m.v. der dokumenterer, at trafikniveauet over Storebælt rettet mod Tyskland i 2011 var på 1953 personbiler pr. dag, til transportministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. tilbagetaget
- 15 Spm. tilbagetaget
- 16 Spm. tilbagetaget