

Kl. 18:01

Marlene Harpsøe (DF):

Jeg vil gerne høre ordføreren fra Socialistisk Folkeparti om en ting. For der er ikke nogen tvivl om, at vi i Dansk Folkeparti jo synes, det er positivt, når der bliver fremsat forslag her i Folketinget, der har til hensigt at forbedre forholdene for dyr. Det er der ikke nogen tvivl om, det er rigtig positivt.

Men jeg vil gerne høre ordføreren for Socialistisk Folkeparti, om det her beslutningsforslag er det eneste, man har i posen. Er der ikke andre områder i dyreværnslovgivningen, der trænger til en revision? Ville det ikke faktisk være en rigtig, rigtig god idé at foretage en revision af dyreværnslovgivningen, så den bliver opdateret, og så den virkelig gavner dyrene?

Kl. 18:02

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Så er det ordføreren.

Kl. 18:02

Karina Lorentzen (SF):

Jeg kan love fru Marlene Harpsøe for, at der bestemt er nogle områder, som kunne trænge til en revision. Bl.a. ønsker SF også, at hundeloven bliver revideret. Så vi vil bestemt se med velvilje på det forslag, der kommer. Nu kan jeg jo ikke sige, hvad vores indstilling til det vil være, men vi vil se på det med interesse.

Kl. 18:02

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Fru Marlene Harpsøe for yderligere en kort bemærkning.

Kl. 18:02

Marlene Harpsøe (DF):

Jeg synes selvfølgelig, det er rigtig, rigtig positivt at høre, at fru Karina Lorentzen fra Socialistisk Folkeparti er positivt indstillet over for, at loven skal revideres og dermed mener, at dyreværnslovgivningen ikke er opdateret.

I Dansk Folkeparti ser vi også frem til behandlingen, for så må vi jo se, hvad ikke blot Socialistisk Folkeparti i virkeligheden mener om dyrevelfærd, men også hvad de øvrige partier i Folketinget i virkeligheden mener at der bør gøres for dyrevelfærd i Danmark.

Kl. 18:03

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Ordføreren.

Kl. 18:03

Karina Lorentzen (SF):

Jamen vi glæder os til at se lovforslaget.

Kl. 18:03

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren for forslagsstillerne.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingen sluttet.

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Retsudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg dette som vedtaget.

Det er vedtaget.

Det sidste punkt på dagsordenen er:

7) 1. behandling af lovforslag nr. L 99:

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

Af transportministeren (Lars Barfoed).
(Fremsættelse 17.12.2008).

Kl. 18:03

Forhandling**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Forhandlingen er åbnet, og normalt ville det være Venstres ordfører, der fik ordet først, men da vedkommende ikke er her, går vi til den socialdemokratiske ordfører, der er hurtig på fødderne. Det er hr. Magnus Heunicke. Det er nok, fordi han går ind for forslaget, har jeg fornemmelsen af. (*Magnus Heunicke (S)*): Det er nok det).
Værsgo, hr. Magnus Heunicke.

Kl. 18:04

(Ordfører)

Magnus Heunicke (S):

Tak for det. Begrebet, at noget er historisk i politik, er der efterhånden gået lidt inflation i. Alligevel er der altså god ræson i at driste sig til at kalde dagen i dag historisk, for vores erfaring fra Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen er jo, at det viser sig, at Danmark blev ændret, dengang de forbindelser blev besluttet. Nu er vi så klar til at ændre Danmark igen. Det er ikke kun landkortet, det er også vores hjerter og vores hoveder, der bliver ændret.

At vi nu står med projekteringsloven til Femern Bælt-forbindelsen, er jo resultatet af et langt arbejde både på politisk niveau og på embedsmandsniveau, som jeg godt på Socialdemokraternes vegne vil takke alle, der har været involveret i processen, for. Der venter stadig væk

mange års arbejde foran os; det er klart. Alligevel er det på sin plads at nævne det tætte samarbejde, som er nødvendigt, for at et sådant projekt skal lykkes.

Hele argumentationen for Femernbroen kan være svær at koge ned til sådan en kort ordførtale her. Lad mig alligevel prøve i kort form at komme med de fem vigtigste socialdemokratiske hovedargumenter.

Punkt 1: Fehmernbroen er hundrede procent brugerfinansieret. Der går altså ingen penge fra den danske statskasse, ikke en krone fra vores velfærd. Den betales via brotakster.

Punkt 2: De brotakster betaler ikke kun broen, de betaler også for den tiltrængte opgradering af jernbanen helt op til Ringsted til gavn for den kollektive trafik, og dermed frigøres der jo midler til infrastruktur andre steder i landet.

Punkt 3 vil broen betyde et tiltrængt løft for godstransporten på jernbanen, og derfor har den en klimagævinst indbygget. Når broen åbner, vil vi spare 200.000 t i CO₂-udslip til gavn for klimaet. Det svarer til udslippet fra en mindre, dansk provinsby på 20.000 indbyggere.

Punkt 4 skal vi også huske, at en hel landsdel sukker efter udvikling og regner med os. Lolland, Falster og Sydsjælland vil få et løft med Femernforbindelsen, som er stærkt tiltrængt.

Endelig punkt 5 er det her jo en rigtig god forretning for Danmark. Når det nu kun er brotaksten, der betaler for broen, er det nemlig også sådan, at danskerne slipper med kun at betale en lille del af regningen for det samlede projekt. Beregninger viser, at danske bilister og danske togpassagerer kun vil komme til at stå for 18 pct. af den samlede betaling; resten af indtægten til at betale projektet kommer fra rejsende fra andre lande og fra støtte fra EU.

I det videre arbejde vil vi fra socialdemokratiske side sikre, at vi udnytter det fulde potentiale for den kollektive trafik, som den her forbindelse, når den åbner, giver, både når det gælder skinnebåret godstrafik og persontrafik på højhastighedsbaner i fremtiden.

Helt konkret forestår der nu en ekstremt vigtig opgave med at undgå de uhyggelige arbejdsulykker, som tidligere tiders store anlægsarbejder desværre førte med sig. Vi ser det forestående byggeri, når vi har loven her færdig og skal i gang med anlægsloven, som en mulighed for at sætte nye standarder for arbejdsmiljø, nye standarder for indkvarteringsforhold for de tusinder af arbejdere, der i flere år kommer til at bo og arbejde ved broen.

Med de ord kan Socialdemokraterne støtte det her lovforslag.

Kl. 18:07

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ordføreren. Den næste ordfører er fra Dansk Folkeparti, og det er hr. Kim Christiansen.

Kl. 18:07

(Ordfører)

Kim Christiansen (DF):

Selv om tiden er stærkt fremskredet, skal vi jo alligevel snakke lidt Femernbro i dag. Man kan sige, at samtidig med at vi i øjeblikket sidder og forhandler om trafikinvesteringer frem til 2020, skal vi altså også lige have en projekteringslov på plads for det vel største anlægsprojekt til dato, nemlig Femern Bælt-forbindelsen, som også har elementer, der rækker ind i de nuværende forhandlinger, bl.a. opgraderingen af Sydbanen. Man kan sige, at det her heldigvis ikke tager midler fra Infrastruktur fonden, for regeringen har jo garanteret, at det er fuldt brugerfinansieret.

Lovforslaget vedrører projekteringen af Femernforbindelsen, og det har tre hovedelementer. Det første er at ratificere aftalen mellem Danmark og Tyskland om forbindelsen.

Det andet element er at bemyndige transportministeren til at projektere og foretage de undersøgelser, som er nødvendige for at forberede etableringen af en fast forbindelse over Femern Bælt. Forundersøgelserne er jo nogle, som Dansk Folkeparti i hvert fald også er spændt på. De omfatter VVM-redegørelser; de omfatter bl.a. sejladsikkerhedsmæssige forhold, som vi har været lidt kritiske over for i den her proces, fordi det jo i sidste ende er noget, der er med til at afgøre, hvilken type broforbindelse man vælger, og dermed vil det også have lidt indflydelse på prisen.

Endelig er det tredje element i lovforslaget, at transportministeren bemyndiges til at organisere projekteringen, herunder ved at henlægge opgaver til et eller flere eksisterende eller nyetablerede selskaber.

Den endelig beslutning om forbindelsens linjeføring og anlægstekniske udformning skal tages på baggrund af resultaterne af de her forundersøgelser, vi skal i gang med, og under hensyntagen til projektets økonomi. Det her står faktisk i lovforslaget, og jeg synes, at det er meget interessant, for det er igen et af de punkter, som Dansk Folkeparti har været lidt skeptisk over for, altså økonomien i det her. Men jeg er

meget tryk ved, at projekteringen skal foregå under hensyntagen til det økonomiske overslag, der er lavet. Senere kommer der en egentlig anlægslov, og den kigger vi så på til den tid.

Som sagt har vi været meget kritiske over for projektet, ikke fordi vi er bromodstandere sådan pr. definition – det mener jeg ikke at der er nogen der kan skyde os i skoene. Vi er glade for broer, vi synes, at broer er smukke og har været med til at binde Danmark godt sammen. Nu er de så også med til at binde Danmark sammen med andre kontinenter, og det er vi absolut ikke imod. Men vi har selvfølgelig i en tid, hvor vi ser mange offentlige projekter skride med 30 pct., med 50 pct., ja, nogle med flere hundrede procent, været stærkt kritiske over for økonomien bag det her projekt. Det er fuldstændig rigtigt, at det selvfølgelig er et brugerfinansieret projekt, såfremt der er brugere nok. Det har også været et af vores ankepunkter, for ellers er der nok ikke nogen, der er uenig med mig i, at så lander regningen hos skatteyderne.

Men der er en politisk afgørelse nu. Der er et stort politisk flertal, som har besluttet, at vi skal have en Femernbro, og derfor har vi også i Dansk Folkeparti som i så mange andre henseender valgt at være konstruktive i det videre arbejde med Femernbroen og gå ind og se, om vi ikke, om ikke andet i hvert fald, kan være garant for at holde det inden for de økonomiske rammer, som er sat. Så vi ser frem til udvalgsarbejdet om det her, og vi er som sagt positive med hensyn til det videre arbejde. Der kommer en Femernbro, uanset om vi vil det eller ej, og derfor har vi en konstruktiv tilgang til det videre forløb.

Kl. 18:11

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er SF's ordfører, fru Pia Olsen Dyhr.

Kl. 18:12

(Ordfører)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Det er en stor dag i dag. Det er første gang, at SF er med i en større broaftale, og derfor er det også en førstegangsoplevelse, jeg nu står midt i.

Da jeg var formand for SF Ungdom i slutningen af 90'erne, var jeg til den daværende statsminister Poul Nyrup Rasmussens 50-års-fødselsdag. Og som det sig hør og bør, havde jeg selvfølgelig en gave med under armen. Gaven var en meget stor plakat af en Roald Als-tegning

med Øresundsbroen, der sejlede ud fra Sjælland og tilbage til Sjælland. Hen over gaven stod der pænt: Du væltede Auken, vi vælter broen. Det var nok meget kendetegnende for SF's syn på broer gennem tiderne.

I dag er situationen så en anden, og det er der ganske særlige grunde til, først og fremmest fordi der er tale om en jernbaneinvestering.

I anlægsbudgettet for Femernprojektet afsættes der ca. 7 mia. kr. til anlægsarbejder på jernbane, herunder en opgradering af Sydbanen fra Ringsted til Rødby. Det vil komme pendlerne på Sydsjælland og Lolland-Falster til gode meget hurtigt. Samtidig ser det ud til, at der kan komme CO₂-besparelser ud af projektet, når vi sætter færgerne ud af drift. Femernprojektet er altså i høj grad et jernbaneprojekt og udgør en af de største jernbaneinvesteringer nogen sinde i Danmark. Og derfor er projektet også godt i tråd med SF's øvrige trafikprioriteringer.

Det har været vigtigt for SF at få indflydelse på den her politiske aftale, så vi ikke bare endte med at sige ja til det, de andre partier nu kunne blive enige om. I den forbindelse har det været afgørende for os, at miljøforholdene omkring broen er i orden, at så få boliger som muligt rammes af støj – det betyder i udgangspunktet, at aftalen medfører færre støjrante boliger, især fordi godstogene kører ad en kortere rute – og at CO₂-udledningerne bliver reduceret. Vi har sikret os, at alle de her forhold er med i aftalen.

Et af de vigtigste SF-fingeraftryk på aftalen er, synes jeg selv, at klimaet er så højt prioriteret. Det står nemlig klart, at projektets miljøpåvirkning undersøges som en del af en udvidet VVM. Her skal det bl.a. undersøges, hvordan broen kan bygges så miljøvenligt som muligt, og hvordan det sikres bedst muligt, at udledningen af CO₂ fra trafikken bliver mindre, når broen tages i brug.

Jeg ved også, at der er mange i Sønderjylland, der er bekymrede over, at Femernforbindelsen vil medføre færre investeringer i jernbane dér. Men her skal der ikke være nogen tvivl om SF's holdning: Vi ønsker fortsat dobbeltspor mellem Vamdrup og Vøjens og Tinglev og Padborg – og der er ikke tale om et enten-eller, for Femernforbindelsen er brugerbetalt, og det vil sige, at der ikke er statslige midler, der kan bruges andetsteds i Danmark, i spil. Så ingen bro, ingen penge.

SF kan derfor støtte forslaget.

Kl. 18:14
Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
 Tak til ordføreren. Den næste ordfører er den konservative ordfører, og det er fru Henriette Kjær.

(Ordfører)

Henriette Kjær (KF):

Det her er også en stor dag for os Konservative. Det er nemlig sådan, at vi er et broparti – modsat SF – og vi har altid syntes, at det er en god idé med de store broprojekter i Danmark, fordi de er med til at løfte landet. Derfor er det stort, at vi nu i dag kan sige, at det her er startskuddet til, at vi får en Femernforbindelse og dermed endnu et stort broprojekt her i landet.

Det vil give et kæmpe løft til hele Sydsjælland, og det vil være med til at udvikle regionen til gavn for hele Danmark. Det er jo sådan, at der har været højere arbejdsløshed i dele af Sydsjælland end i resten af Danmark; det er noget af det, som jeg tror vi kommer til livs netop med en Femernforbindelse, der vil skabe masser af aktivitet i hele området. Derfor er det rigtigt at sige ja til en Femernforbindelse, en fast forbindelse, også på trods af den megen diskussion, der har været netop om denne bro.

Med det her lovforslag opretter vi et selskab, der skal forestå alt, der har med planlægningen at gøre og senere med driften og finansieringen og vedligeholdelsen at gøre. Det bliver sådan, at det selskab, vi etablerer, kan optage lån med statsgaranti, og det er så den forpligtelse, staten har, at hvis de lån ikke vil kunne betales tilbage, garanterer staten for dem. Men det regner vi Konservative bestemt ikke med bliver noget problem. De beregninger, der har været indtil nu, viser, at det vil blive en endog rigtig givtig forretning. Der vil være mange, der vil benytte sig af broen, og derfor behøver vi ikke at være nervøse for økonomien i det her projekt.

Det er vigtigt for os Konservative at sige til dem, der skulle sidde og se med eller læse referatet af den her debat, at det her er en bro, der er selvfinansierende. Det vil endda være sådan, at det vil være et overtal af udlændinge, der kommer til at betale for broen. Det bliver jo de bilister og vognmænd, der benytter broen, kører over den, der via brugerbetaling kommer til at finansiere broen. Og vi ved også fra de undersøgelser, der er blevet lavet, at det i høj grad vil være tyskere og svenskere, der vil benytte sig af Femernforbindelsen. Derfor bliver det her en

fantastisk god forretning for Danmark, og det er vi selvfølgelig glade for.

Vi mener også, at det er rigtig vigtigt, at der bliver lagt vægt på både støjpåvirkningen og CO₂-udslippet i den VVM-undersøgelse, der skal laves. Det er at tænke fornuftigt, og det ser vi en stor fordel i. Vi kan dog allerede nu sige, at vi ved, at det her vil betyde, at CO₂-udslippet bliver nedbragt, i og med at færgerne altså udleder mere CO₂ end de biler og lastbiler, der vil køre på en kommende Femernforbindelse. Så alt i alt ser vi etableringen af en Femernforbindelse som en stor fordel uden nogen ulemper overhovedet, og derfor støtter vi det her forslag.

Kl. 18:15

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Den næste ordfører er den radikale ordfører, og det er hr. Johs. Poulsen.

Kl. 18:18

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

I Det Radikale Venstre synes vi, at man faktisk på en lang række felter har et relativt godt samarbejde i størstedelen af Folketinget omkring trafikområdet. Derfor glæder vi os også over, at vi nu tilsyneladende vil kunne vedtage en Femern Bælt-lov og vedtage en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i en bred aftale. Vi synes, at det er positive signaler, der er sendt – for den sags skyld også fra Dansk Folkepartis side – og som rækker fremad og lægger op til, at man også fremadrettet kan have et stort og bredt samarbejde om de store linjer i dansk trafikpolitik. Det tror vi faktisk er fornuftigt at man har, og vi ved da godt, at der er forskellige prioriteringer og vægtninger af de elementer, vi sidder og arbejder med, men det ændrer ikke på, at skal det laves langsigtet og holdbart og troværdigt i forhold til hele landet, er det en god idé, at man har brede aftaler på området. Derfor glæder vi os som sagt over, at der nu ligger en aftale mellem en stor kreds af partier her, som tilsyneladende så også får tilslutning derudover fra Dansk Folkeparti, hvilket betyder, at man kan komme i gang med arbejdet med at skabe den faste forbindelse over Femern Bælt.

Når vi synes, det er positivt, er det, fordi der er et perspektiv i at lave en sådan fast forbindelse over Østersøen. Jeg skal ikke lægge skjul på, at vi fra Det Radikale Venstres side i en tidligere fase gerne havde set muligheden for det alternativ, der hedder Gedser-Rostock, undersøgt grundigere – og de perspektiver, der kunne ligge i en

forbindelse den vej ned over til den centrale del af Europa – men vi måtte erkende, at vi ikke havde en chance på den her jord for at komme igennem med synspunktet. Derfor har vi naturligvis ikke nogen problemer med så at kunne sige: O.k., den næstbedste løsning er så den, vi må arbejde med at få gjort så god som muligt.

Der er perspektiver i aftalen her. Flere af ordførerne har været inde på det: Der er udviklingsperspektiver på den danske side, og der er en fornuftig finansiering, der betyder, at man får en hel del ting med på en god måde, så vi ikke belaster den normale finanslovtilgang til det at løfte trafikprojekter. Der er i det hele taget effekter også i forhold til den kollektive trafik, hvilket alt sammen gør, at vi mener, at det samlede billede af det, der skabes her, er positivt. Derfor kan vi med glæde tilslutte os lovforslaget.

Kl. 18:21

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for Enhedslisten, og det er fru Line Barfod.

Kl. 18:21

(Ordfører)

Line Barfod (EL):

Da vores ordfører på området, hr. Per Clausen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremføre følgende:

Selvmodsigelserne og udeladelserne i lovforslaget står lige så tæt som pillerne på den bro, regeringen ønsker at anlægge mellem Rødby og Puttgården. Det helt store problem med 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.

De lave trafiktal 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 øges CO₂-udslippet, eller også sker der det, at regeringen laver noget, der reducerer trafikken CO₂-udslip markant, og så bliver broen endnu mere tom, end der allerede er lagt op til – den giver altså underskud.

Hvem skal så betale? Det bliver nok trafikantterne på Storebælt og Øresund, hvoraf den første forbindelse knapt nok afdrager på gælden, mens Øresundsforbindelsen har underskud, hvis man medregner landanlæggene.

Broens tiltrækningskraft på bilisterne beror bl.a. på, hvad det koster at komme over. I dag koster det 440 kr., men hvis det viser sig, at den høje takst lægger en dæmper på antallet af biler, der kører over, og de i stedet vælger at benytte andre og billigere færges eller i stedet tager toget eller de lavprisinde, der slet ikke er omtalt i lovforslaget som en reel konkurrent til broen, vil det gå sådan, som det gik med hensyn til Storebælt og Øresund, nemlig at Folketinget gradvis nedsætter taksterne. Derfor er det sådan, at jo billigere det bliver for bilisterne at køre over broen, desto større vil CO₂-udslippet være, og desto mindre vil den forventede besparelse på 220.000 t CO₂ – ganske vist først i 2040 – være som følge af færgetrafikkens ophør.

Broens fortalere er med andre ord fanget i et dilemma mellem ønsket om at få mest mulig trafik over broen kontra nødvendigheden af at skære ned på udslippet af klimaskadelige stoffer. Derimod viser analysen, at ved at udbygge færgedriften, få flere afgange, kortere overfartstid og renere og mere effektiv teknologi vil forholdet mellem omkostninger og udbytte ligge på 5,2:1. Færagesystemet har desuden den fordel, at kapaciteten med forholdsvis lave omkostninger kan tilpasses behovsændringer.

Alt tyder på, at anlægsomkostningerne vil løbe løbsk, således som det er gået med store anlægsarbejder. Blandt truslerne mod projektet er således stigende udgifter til byggematerialer på grund af begyndende råvaremangel og stigende energipriser.

Enhedslisten tror ikke, at broen kan bidrage til at mindske trafikken miljøbelastninger og til at lette presset på de igangværende klimaforandringer. Vi mener, at pengene er bedre anvendt andetsteds. Langt større effekt kan opnås, hvis investeringerne bliver brugt til at udbygge den kollektive trafik landet over med nærbaner, elektrificering, nye banestrækninger, letbaner samt et generelt løft til bustrafikken; ved at fjerne flaskehalsene i jernbanetrafikken mellem Øresund, Storebælt og Padborg, bl.a. ved at anlægge en ny bane København-Køge-Ringsted, at anlægge flere spor over Fyn, at anlægge de manglende dobbeltspor i Sønderjylland og ved at forhandle med tyskerne om at fjerne flaskehalsene mellem Padborg og Hamburg.

Af de her nævnte årsager kan Enhedslisten ikke støtte lovforslaget.

Kl. 18:25

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Næste ordfører er Venstres ordfører, der kommer på en lidt uvant plads i rækkefølgen. Det er hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 18:25

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Tak for det. Det giver mulighed for at være rosinen i pølseenden for en gangs skyld.

Jeg vil på vegne af Venstre glæde mig over, at Folketinget i dag kan førstebehandle lov om projektering af en fast forbindelse over Femern Bælt. Lovforslaget bygger jo på en bred politisk aftale samt en traktat imellem Tyskland og Danmark, begge dele fra september 2008.

Der er tale om et visionært projekt, der indebærer en lang række fordele. Den kombinerede jernbane- og vejforbindelse vil bidrage til at binde Danmark sammen med resten af Europa til gavn for vækst, udvikling og beskæftigelse på begge sider af broen. Et hul i infrastrukturen imellem Skandinavien og kontinentet bliver lukket, og der skabes grundlag for øget vækst og velfærd i Danmark og i Tyskland, specielt.

Samtidig skaber vi en mere grøn trafikkorridor imellem København og Hamburg, idet projektet vil bidrage til nedbringelse af CO₂-udledningen fra transporten, hvis vi sammenligner med fortsat færgefart. Desuden spares 160 km kørsel på ruten mellem København og Hamburg sammenlignet med den nuværende rute over Fyn og Jylland. Endelig får togforbindelserne til Tyskland og i hele Sydsjælland samt på Lolland-Falster et stort løft med dette projekt. Venstre er også tilfreds med, at vi i forbindelse med projekteringen får undersøgt perspektiverne i på længere sigt at øge hastigheden på strækningen til mere end de 200 km/t., der oprindeligt var planlagt. Visionen er at sikre hurtigere og attraktive togforbindelser imellem storbyerne i EU.

Jeg vil gerne her betone følgende: Femernprojektet betyder ikke, at vi nu hæfter Vestdanmark af udviklingen. Tværtimod vil transportkorridorerne over Fyn og ned igennem Jylland fortsat have meget stor betydning i fremtiden, ikke mindst med hensyn til godstransport. Derfor er Venstre meget opmærksom på, når vi skal træffe beslutning om kommende investeringer i vej og bane, at der fortsat skal være gode transportkorridorer, bl.a. ned igennem Sønderjylland med hensyn til jernbane.

Jeg vil også gerne fastslå, at Femernforbindelsen ikke bygges på bekostning af veje og jernbaner i det øvrige Danmark. Projektet er hundrede procent brugerfinansieret, så der ikke bruges skatte kroner til anlæg og drift. Faktisk kan broen på længere sigt være med til at finansiere andre trafikale anlæg, idet Danmark får hele indtægten fra broen, når lånene forventeligt efter 26 års drift er betalt. Projektet har en velbelyst og robust økonomi bl.a. på grund af tilsagn om betydelige midler i tilskud fra EU.

Venstre glæder sig over, at der i bemærkningerne til lovforslaget indføres, at der kommer fokus på, hvordan man lokalt og regionalt udnytter det store erhvervsmæssige potentiale i den faste forbindelse. Herunder bliver det undersøgt, hvordan man bedst benytter arealer og havnefaciliteter ved bl.a. Rødbyhavn. I den forbindelse kommer Vækstforum Sjælland og Fonden Femern Bælt Forum til at spille en vigtig rolle, herunder med hensyn til koordinering med vores tyske venner på den anden side af bæltet.

Målet er, at vi allerede fra den forventede åbning af forbindelsen i 2018 udnytter det fulde potentiale for vækst, arbejdspladser og øget turisme. Med andre ord skal den mentale brobygning ske sideløbende med anlæggelsen af en prægtig forbindelse af stål og beton.

Sammenfattende vil jeg fastslå, at Femernforbindelsen er et visionært projekt, der ud over at løse et trafikalt problem også bliver en rigtig god forretning for hele Danmark. Venstre kan derfor varmt anbefale og støtter dette lovforslag.

Kl. 18:29

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):

Tak til ordføreren. Så er det transportministeren.

Kl. 18:29

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg vil gerne sige tak til ordførerne for deres indlæg. Det var dejligt at konstatere, at der er bred opbakning til forslaget fra alle bortset fra Enhedslisten. Men der var opbakning fra Socialdemokratiet, Venstre, Det Konservative Folkeparti, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti. Jeg vil også gerne sige tak til Dansk Folkeparti for den positive og konstruktive tone, som ordføreren havde i forbindelse med forslaget, ikke mindst set i lyset af, at Dansk Folkeparti jo ikke er med i forliget om den faste forbindelse over Femern Bælt. Tak for de gode indlæg og de mange gode kommentarer, som ordførerne knyttede til deres opbakning.

Danmark er jo broernes land. De faste forbindelser over Storebælt og Øresund har været mi-

lepæle i udviklingen af den danske infrastruktur. Forbindelserne bidrager til at binde Danmark og Europa sammen, og en fast forbindelse over Femern Bælt vil lukke et hul i infrastrukturen mellem Skandinavien og kontinentet.

Vi har jo placeret to milepæle for dette meget vigtige og store projekt. For det første blev der indgået en bred politisk aftale den 2. september sidste år, og for det andet blev den dansk-tyske traktat underskrevet den 3. september. Underskrivelsen af traktaten var kulminationen på mere end 15 års målrettet arbejde for at etablere en fast forbindelse over Femern Bælt. Derfor er der også grund til at sige tak til den tyske regering for aftalen, og jeg ser frem til et fortsat tæt samarbejde med den tyske regering om projekteringen og selve anlægget af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Den 2. september sidste år blev der så indgået en historisk bred politisk aftale som sagt. Forligskredsens omfatter fem partier: Venstre, Det Konservative Folkeparti, Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre. Og så hører vi altså nu også en – synes jeg – positiv og konstruktiv tilgang til det fra Dansk Folkepartis side, hvilket jeg glæder mig over.

Aftalen understreger, at vi fra dansk side virkelig ønsker forbindelsen etableret og kan se de store perspektiver i at skabe bedre forbindelser til vores vigtigste samhandelspartner, nemlig Tyskland. Med forslaget til projekteringsloven er vi så ved en tredje milepæl. Regeringen foreslår her helt konkret, at Folketinget nu siger ja til at ratificere traktaten med Tyskland og til, at et statsejet selskab gennemfører de undersøgelser, der er nødvendige, for at vi så kan beslutte at bygge forbindelsen.

Så dette projekteringslovforslag har altså tre formål. For det første giver det hjemmel til, at den dansk-tyske traktat kan ratificeres på Danmarks vegne. For det andet giver det hjemmel til, at vi gennemfører miljøundersøgelser, herunder VVM-undersøgelser, geotekniske undersøgelser og undersøgelser af sejladssikkerheden. Der er allerede gennemført ganske mange forbedrende undersøgelser af bl.a. miljø, teknik og økonomi. Vi gik faktisk i gang med at undersøge projektet for mere end 15 år siden, så lovforslaget hviler altså på et meget solidt grundlag. Med dette lovforslag vil vi kunne foretage de egentlige VVM-undersøgelser, som er nødvendige for at kunne fremsætte et forslag til anlægslov for Femern Bælt-forbindelsen. For det tredje giver projekteringslovforslaget hjemmel til at etablere

et eller flere statsejede selskaber, der skal gennemføre projekteringen af kyst til kyst-forbindelsen og de danske landanlæg.

Der er kommet mange gode bemærkninger i selve høringsprocessen, og mange af dem har faktisk givet anledning til forbedringer af det lovforslag, der nu er blevet fremsat. De kommende forundersøgelser vil tage udgangspunkt i, at den foretrukne tekniske løsning er en skråstagsbro. Det foretrukne alternativ er en sænketunnel, og på baggrund af resultaterne af forundersøgelserne vil den endelige tekniske udformning og linjeføring kunne fastlægges. Den endelige tekniske løsning vil være et af kernepunkterne i det anlægslovforslag, som regeringen forventer at fremsætte omkring 2012.

Dette projekt har en meget høj prioritet for regeringen, og det skyldes, at Femern Bælt-forbindelsen skaber markant bedre trafikforbindelser. Det gælder ikke blot mellem Danmark og Tyskland, men også mellem Skandinavien og Europa. Forbindelsen forkorter rejsetiden mellem København og Hamburg med en time og giver mere fleksibilitet. Det er til gavn for både bilister og togpassagerer, herunder også pendlerne på Sydsjælland og Lolland-Falster. Og så giver Femern Bælt-forbindelsen en markant styrkelse af jernbanen. Der er faktisk tale om et af Europas største jernbaneprojekter. For godstogene betyder forbindelsen en 160 km kortere rute mellem København og Hamburg, og det betyder, at jernbanens konkurrenceevne på godsområdet bliver forbedret ganske markant. Den kortere rute er jo også til gavn for miljøet.

Kl. 18:35

Femern Bælt-forbindelsen frigør derudover kapacitet til den indenlandske landsdelstrafik mellem Sjælland, Fyn og Jylland, og dermed er forbindelsen et vigtigt element i den samlede styrkelse af infrastrukturen i både Øst- og Vestdanmark. Så det er i virkeligheden sådan, at hele Danmark vil få glæde og gavn af forbindelsen.

Forbindelsen bliver jo brugerbetalt, som flere har været inde på. Der går ikke skattekrone fra andre infrastrukturprojekter. Finansieringen er baseret på den statsgarantimodel, som vi jo kender fra forbindelserne over Storebælt og Øresund, og den har ikke kostet staten en eneste krone. Både forbrugere og erhvervsliv står altså til at vinde her. For forbrugerne vil der blive adgang til et større marked med bedre konkurrence, og for virksomhederne giver det et større marked med flere afsætningsmuligheder.

Så vil jeg godt sige, at regeringen tillægger miljøforholdene i denne forbindelse meget stor betydning. Når projekteringslovforslaget er vedtaget, vil VVM-undersøgelserne blive sat i gang, og der vil bl.a. være fokus på CO₂-effekter og på støjpåvirkning. De foreløbige miljøundersøgelser viser, at forbindelsen indebærer miljøgevinster. Det er beregnet, at der kan forventes en reduktion i udledningen af CO₂ med mere end 200.000 t om året i forhold til en fortsat færgefart. Det svarer til CO₂-udledningen fra det årlige energiforbrug i en større dansk provinsby.

Her til slut vil jeg så gerne understrege og gentage, at jeg er glad for den store opbakning, der er til projektet. Projektet har også fået stor opbakning i EU, der foreløbig har bevilget godt 2,5 mia. kr. i støtte til projektet i perioden fra 2007 til 2013. Jeg er selvfølgelig også meget glad for den solide politiske opbakning og vilje til at tage ansvar for projektet. Der er tale om et historisk projekt, som vi kan være stolte af at være en del af.

Jeg håber på en velvillig behandling fra Folketingets side.

Kl. 18:38

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Tak til ministeren.

Da der ikke er flere, der har bedt om ordet, er forhandlingerne sluttet.

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget.

Det er vedtaget.

Kl. 18:38

Meddelelser fra formanden

Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):
Der er ikke mere at foretage i dette møde.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 27. januar 2009, kl. 13.00.

Jeg henviser til den dagsorden, der er opslået i salen. Jeg skal i øvrigt henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet er hævet. (Kl. 18:38).