

re løsning end den anslåede løsning til 50 mia. kr., som ligger på tegnebrættet nu.

Hvordan forholder ministeren sig til det, til den kritik fra skibsfarten?

Kl. 11:49

Formanden:
Ministeren.

Kl. 11:49

Transportministeren (Carina Christensen):

Jeg har ikke selv haft lejlighed til at drøfte det med skibsrederne, men det vil jeg da gerne gøre, og jeg kan også holde et møde med dem. Men jeg er ret sikker på, at det her projekt bliver grundigt planlagt, nøje planlagt, og hvis der måtte være problemer med en for smal gennemsejling, er jeg sikker på, at man vil nå at tage højde for det, inden den dag man går i gang med at opføre selve broen. Jeg skal gerne gå i dialog med dem, for jeg er da helt enig i, at vi jo ikke skal have, at vi bygger en bro, som skal holde i rigtig, rigtig mange år, og der så ikke er sikret nogen gennemsejlingsmulighed.

Kl. 11:50

Formanden:

Der er ikke flere, der har bedt om ordet for en kort bemærkning. Vi siger tak til transportministeren.

Den næste i ordførerrækken er hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 11:50

(Ordfører)

Kristian Pihl Lorentzen (V):

Jeg vil gerne starte med at pege på tre kendsgerninger vedrørende Femernforbindelsen.

For det første er det ikke meningen, at Femernbroen skal bygges på bekostning af andre veje eller jernbaner i Danmark. Tværtimod kan den være med til at finansiere andre anlæg på lang sigt.

For det andet betyder Femernaftalen ikke et dårligere miljø eller et dårligere vandmiljø i farvandet. Tværtimod vil en fast forbindelse reducere udledningen af både CO₂ og andre udstødningsgasser fra biler og færger.

For det tredje vil Femernforbindelsen betyde, at Danmark får meget større glæde af det nord-europæiske trafiknet. Bl.a. vil bilisterne allerede det første år efter åbningen spare ca. 3 millioner køretimer.

Disse kendsgerninger fremgår meget klart af undersøgelserne, der er lavet med hensyn til forbindelsen. Det fremgår klart af aftalen mellem den danske og den tyske regering, og det er jo en aftale, der er blevet til efter grundige drøftel-

ser mellem forbundskansler Angela Merkel og statsminister Anders Fogh Rasmussen samt de to landes trafikministre.

De danske skatteydere har i særlig grad grund til at glæde sig over aftalen. Det er nemlig brugerne af broen, der skal betale for den; ja, ikke nok med det, Danmark har faktisk sikret sig, at brugerne også kan betale de danske land-anlæg. Det drejer sig bl.a. om dobbeltspor og elektrificering af jernbanen fra Rødby til Ringsted samt færdiggørelse af motorvejen, som de danske skatteydere jo ellers skulle have betalt. De tyske landanlæg vil koste omkring 7 mia. kr., men de skal derimod betales alene af de tyske skatteydere, på den måde som aftalen er strikket sammen.

Femernforbindelsen er et meget velbelyst projekt. Samtidig bygger beregningerne på meget forsigtige vurderinger. Lad mig nævne, at trafikudviklingen allerede nu er 5 år forud for forudsætningerne. Tilsvarende har man også budgetteret med en forholdsvis lav støtte fra EU, nemlig kun 10 pct. fra den såkaldte TEN-pulje.

Kort før jul gav EU imidlertid allerede et tilskud til projektets første fase på mere end det dobbelte af, hvad der er budgetteret, nemlig 2,8 mia. kr., svarende til 25 pct. af udgifterne, frem til 2013, og senere kan vi så søge EU-tilskud til fase II, der går fra 2014 til 2018.

Danmark har som bekendt accepteret at garantere for lånoptagelsen, og det får nogle til at tro, at det nu er de danske skatteydere, der skal holde for.

Men sådan forholder det sig jo slet ikke. Det er brugerne og ikke skatteyderne, der skal betale, og det bliver primært de mange svenske og tyske brugere af broen, og vi får alle indtægterne. Naturligvis indebærer en garanti også en risiko. Men når man ser på, hvor forsigtigt budgetteringen er foretaget, og hvilken succes vi har med de andre broer, der er blevet bygget, så er det svært at få øje på denne risiko. Faktisk er det min opfattelse, at mange tyskere allerede nu er begyndt at ærgre sig over, at danskerne har fået den fulde ret til det, man måske kunne kalde en slags pengemaskine. Efter de oprindelige beregninger vil broen være tilbagebetalt efter 26 år, men med større EU-tilskud og stigende trafiktal tør jeg godt forudsige, at broen formentlig er tilbagebetalt væsentlig tidligere.

Afslutningsvis vil jeg glæde mig over, at aftalen mellem Tyskland og Danmark allerede har affødt en betydelig optimisme på Lolland og Falster. Optimismen blomstrer, og erhvervs-