

Kl. 13:09

(Ordfører)

**Henriette Kjær (KF):**

Motsat Dansk Folkeparti er vi i Det Konservative Folkeparti meget tilfredse med den aftale, vores forhenværende transportminister fik forhandlet igennem med den tyske regering. Vi er også tilfredse med, at den nuværende transportminister følger op på aftalen.

Etableringen af Femernforbindelsen har vidtgående konsekvenser for det sydlige Sjælland og vil samtidig fastholde København som et betydeligt og vigtigt knudepunkt for hele Østersøregionen. Jeg synes derfor, at det er ærgerligt, at Dansk Folkeparti ikke kan se perspektiverne i at anlægge en Femernforbindelse og ikke vil medvirke til, at vi får udviklet et område, der traditionelt har haft det lidt svært, fordi det netop er et udkantingsområde. Nu bliver Lolland-Falster pludselig midtpunkt mellem den stærke hovedstadsregion og en stærk nordtysk region. Det er oplagt med et samarbejde på sygehusområdet og inden for forskningssektoren, og så tror jeg, at der helt naturligt vil ske en udvikling i turismen i hele det sydsjællandske område.

Jeg kan forstå, at man i Dansk Folkeparti i særlig grad er nervøs for den økonomi, der er i projektet. Dansk Folkeparti ønsker en genforhandling af aftalen med det formål, at Tyskland skal påtage sig et medansvar for 50 pct. af lånegarantien. Det er vi Konservative slet ikke enige i. Vi mener faktisk, at det er en kæmpe fordel, at vi har stillet hele lånegarantien, da Femernforbindelsen uden tvivl bliver en kæmpe succes. Vi vil faktisk gå så vidt som at kalde det her for en rigtig god forretning. Det må EU jo også mene, da de tror så meget på projektet, at der er blevet bevilget af de såkaldte TEN-midler til anlægget, i alt ca. 10 mia. kr.

De prognoser, der er blevet lavet, viser, at projektet har en forventet tilbagebetalingstid på omkring 25 år, og det svarer meget godt til tilbagebetalingstiden for både Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. Og da det er de brugere, der kører over broen, der kommer til at betale for hele anlægget, regner man faktisk med, at tyskerne i sidste ende kommer til at betale mest for det her. Prognoserne siger, at de via deres broafgift og investeringer i landanlæg på egen side kommer til at betale ca. 39 pct. af forbindelsen. De danske forbrugere vil bidrage med omkring 18 pct., mens svenskerne vil stå for 17 pct., og så er der selvfølgelig folk fra andre lande, hvis lastbiler og personbiler også vil

krydse broen, som står for andre 17 pct. Så det er jo ikke sådan, at den danske stat står og skal finansiere det her projekt.

Når Tyskland ikke har været interesseret i at stå med en del af lånegarantien, er det min vurdering, at det skyldes, at det i Tyskland er en ukendt metode at finansiere større trafik anlæg med, men det er fint med os, da vi mener, at det her på lang sigt vil være en særdeles god forretning for Danmark.

Vi kan derfor ikke støtte forslaget fra Dansk Folkeparti, men vi glæder os til at komme i gang med forberedelserne til en Femernforbindelse.

Kl. 13:12

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Der er en kort bemærkning fra hr. Kim Christiansen.

Kl. 13:13

**Kim Christiansen (DF):**

Nu undrer det mig selvfølgelig på ingen måde, at fru Henriette Kjær mener, at det, en konservativ minister har foretaget sig, er verdens ottende vidunder. Det kommer ikke bag på mig. Og jeg under den sydlige del af Danmark, Lolland-Falster, al den succes, der kan tilkomme dem, for de har haft det meget svært i den region. Så langt er vi enige.

Men jeg vil godt spørge fru Henriette Kjær, om ikke man kan være lidt betænkelig ved den store transittrafik, der bliver. Jeg og Dansk Folkeparti er nok af den holdning, at det vil være transittrafikken, der langt overvejende vil belastte. Det kan godt være, at det så ikke bliver så morsomt for den sydlige del af Danmark at have al den tunge trafik i deres baghave.

Kl. 13:13

**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Ordføreren.

Kl. 13:13

**Henriette Kjær (KF):**

Hvis det bare var tung trafik, var det jo ikke så meget værd. Men det er jo det, som jeg netop ikke mener det er. Jeg mener, at vi kan få et stærkt område, der virkelig kan blive udviklet med nye og interessante industrityper netop i et samarbejde mellem de hospitaler, der er i Nordtyskland, og en stærk medicinalindustri i Danmark. Det kunne faktisk være meget interessant at få udviklet det. Jeg tror også, som jeg sagde, at turismen vil blomstre.

Ud over det siger DTL, Dansk Transport og Logistik, at det jo ikke vil være sådan, at lastbilerne bare vil køre igennem Danmark som transitland og stoppe op og købe en pølse og tanke.