

Det vil jo blive sådan, at det vil skabe beskæftigelse i hele transportbranchen, fordi der vil være behov for netop håndtering af godstransport, behandling af papirer osv., og det forudsæter de vil generere mange arbejdspladser. Vi vil på den måde blive et transportknudepunkt, ikke bare for biler, der kører, men også for behandling af papirer og andre ting.

Kl. 13:14

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er endnu en kort bemærkning fra hr. Kim Christiansen.

Kl. 13:14

Kim Christiansen (DF):

Jeg kan forstå på fru Henriette Kjær, at den her bro stort set løser alle problemer. Nu er den sågar med til at løse problemer inden for hospitalssektoren. Det er ganske nyt for mig, at en bro skulle kunne løse så store og omfattende problemer, men det ville da være glædeligt.

Men lad os lige holde os til det forslag, det handler om, nemlig fordelingen af den her statsgaranti. Der vil jeg godt spørge fru Henriette Kjær: Hvem skal betale, i det øjeblik profetierne ikke holder stik? Der kan ske en konjunkturudvikling i samfundet, der gør, at vi får en rentestigning, og så er min bekymring og Dansk Folkepartis bekymring: Hvem skal betale regningen på de 50 mia. kr., hvis ikke regeringens optimisme holder stik?

Kl. 13:15

Anden næstformand (Søren Espersen):

Så er det ordføreren.

Kl. 13:15

Henriette Kjær (KF):

Nu er det jo ikke regeringens optimisme, der ligger til grund for det her. Det er uvildige eksperter og en fremskrivning af de trafikale, der er, og derfor regner vi på ingen måde med, at det her ikke skulle kunne hænge sammen.

Det er selvfølgelig klart, at når vi garanterer for de lån, der bliver optaget af det selskab, der skal bygge Femernforbindelsen, er det den danske stat, der må ind og sørge for, at pengene bliver genereret til projektet, hvis det går galt. Det er bare min erfaring, at Finansministeriet ikke kaster sig ud i den her slags projekter med at stille lånegaranti, hvis ikke de også tror alvorligt på de tal, der ligger. Det gør de jo naturligvis, for ellers ville de jo sige: Nej, det kan på ingen måde lade sig gøre. Det har de ikke gjort, så jeg tror faktisk på, at det her bliver rigtig, rigtig godt. Det er at være fremsynet, og det mener jeg at vi

skal være i Danmark, vi skal turde forbinde Danmark med andre lande.

Kl. 13:16

Anden næstformand (Søren Espersen):

Der er ikke flere bemærkninger. Vi siger tak til fru Henriette Kjær. Den næste ordfører er fra Det Radikale Venstre, hr. Johs. Poulsen.

Kl. 13:16

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

Set med Det Radikale Venstres øjne er der faktisk rigtig god grund til at få belyst meget grundigt, hvad aftalen af 29. juni 2007 reelt betyder, og forslaget fra Dansk Folkeparti kan derfor efter vores opfattelse være en kærkommen lejlighed til at få den grundige belysning af aftalens indhold og af, hvad der ligger af elementer deri. Vi har hørt en del om det allerede i dag, men det at komme til bunds i det kunne i sig selv være en ganske god idé.

Regeringen mener, som vi har hørt fra ordførerne for regeringspartierne her i dag, at der er tale om en god aftale, der giver mulighed for, at brugerne kan komme til at betale selve forbindelsen over vandet, men også hele eller dele af de danske landanlæg. Det synes vi faktisk bør belyses meget bedre – realisme af den del af det. Det er muligt, at det er realistisk, men vi synes, det bør belyses meget bedre, før der er grundlag for at tage endelig stilling til, om der skal foregå en genforhandling.

Noget andet er, at behovet for broen i det hele taget kan diskuteres og måske også kan anses for at være tvivlsomt. Der er i hvert fald temmelig mange, som er enige om, at linjeføringen, som også fru Pia Olsen Dyhr var inde på, måske burde være et helt andet sted, nemlig Gedser-Rostock, hvor også en stor del af tyskerne gerne vil have forbindelsen. Der er måske en risiko for, at man med Femernforbindelsen bygger til fortiden, hvorimod en bro til Berlin i stedet for ville være en bro til fremtiden.

Vi mener derfor som sagt, at der i første omgang kan være god grund til at få grundigt belyst, hvad den her aftale betyder. Er der realisme i at sige, at også de danske landanlæg kan blive betalt af brugerne? For et er at sige det, noget andet er, om det rent faktisk og juridisk også kan føres ud i livet. Der er nogle ejerkonstruktioner og andre ting, som i givet fald så også må belyses. Noget helt tredje er så diskussionen af, om man fortsat bør forfølge det spor, der hedder Femernforbindelsen, og det vil vi også gerne for-