

fast forbindelse end den, som er planlagt her, og det synes jeg er en helt reel diskussion at tage.

Nu er jeg helt på det rene med, hvor fru Vibeke Grave er valgt og kommer fra, og jeg synes selvfølgelig, det er udmærket, at man derfor ligesom siger, at vi af den grund skal gennemføre det her, koste, hvad det vil. Jeg synes bare, at man må sige, at der er et yderligere perspektiv, hvor man må kigge på, hvad det her betyder med hensyn til Europaforbindelser for Danmark.

Der er vel også det perspektiv, hvis man endelig skal se lokalt på det, at også en anden type forbindelse mellem Danmark og Tyskland selvfølgelig vil opfylde ønsket om at få endnu bedre lokale forbindelser mellem det sydsjællandske, Lolland-Falster og København. Uanset hvad man vælger, får man jo opfyldt det ønske, og det kan fru Vibeke Grave da glæde sig over.

Kl. 13:27

Anden næstformand (Søren Espersen):

Så siger vi tak til hr. Johs. Poulsen. Næste ordfører er hr. Per Clausen.

Kl. 13:27

(Ordfører)

Per Clausen (EL):

Så er vi tilbage i dansk transportpolitik, som vi kender den. Det, vi diskuterer i dag, er jo en storslået vision, det er den storslåede vision, der handler om, at Danmark skal være et transitland, det skal være et land, hvor vi måler vores velstand på, hvor mange lastbiler vi giver mulighed for at køre igennem Danmark. Det er jo sådan set udgangspunktet for hele ideen, hele tanken bag Femernforbindelsen, og derfor er det jo ikke overraskende, at SF giver udtryk for lidt tvivl, jeg er mere overrasket over, hvordan SF er nået frem til, at det skulle være et fornuftigt element i en trafikpolitik i Danmark at satse på det.

Det er Enhedslistens udgangspunkt, at hvis det virkelig var hensigten, formålet, at skabe de bedst mulige kollektive transportforbindelse til den sydlige del af Danmark øst for Storebælt, så er det for os fuldstændig ubegribeligt, at det skal kobles sammen med en miljømæssigt fuldstændig tåbelig konstruktion, som handler om at gøre Danmark til et transitland for lastvogne.

Når vi så kommer til Dansk Folkepartis forslag, må man jo sige, at det kan være lidt uklart, hvad hensigten med forslaget er. På den ene side giver forslagsstillerne udtryk for, at man ikke mener, der er behov for en fast forbindelse over Femern Bælt, og det er vi, som jeg lige har givet udtryk for, helt klart enige i; vi mener sådan set,

at den vil være skadelig. Vi er også enige med forslagsstillerne i, at der er langt større og mere påtrængende behov andre steder i Danmark for at fjerne årtiers efterslæb i jernbaneinfrastrukturen. På den anden side ønsker forslagsstillerne, at aftalen mellem Danmark og Tyskland skal genforhandles med henblik på en ligelig fordeling af det økonomiske ansvar for projektet. Og hvis man nu går ind for, at der anlægges en fast forbindelse over Femern Bælt, så er sådan et ønske vel på en vis måde rimeligt nok. Vi kan ikke se det anderledes, end at Dansk Folkeparti vil både det ene og det andet – og måske alligevel ikke vil nogen af delene.

Når Enhedslisten ikke støtter Femern Bæltprojektet, vil det sådan set være oplagt for os at sige, at der heller ikke er nogen grund til at bruge tid på at genforhandle det. På den anden side må jeg da erkende, at set fra vores synspunkt kan det da være fornuftigt at være medvirkende til at genrejse og skærpe diskussionen af Femernforbindelsen i Tyskland, hvor vi jo ved, at der i forvejen er massiv modstand ikke bare imod at betale, men imod, at den overhovedet kommer, også for de dele af Nordtyskland, som ikke på samme måde som Danmark ser frem til at blive udviklet som et transitland. Så i den udstrækning der er mulighed for at bruge det her forslag til at få sat yderligere gang i diskussionen i Tyskland og sat yderligere gang i diskussionen i Danmark, er vi selvfølgelig med på det.

Vi deler altså som bekendt den tyske skepsis med hensyn til trafikunderlaget og til forbindelsens rentabilitet, og vi er ikke sikre på broens miljøpåvirkninger, påvirkningen af saltgennemstrømningen m.v. Også de ting synes vi faktisk trænger til at blive grundigt belyst.

Vi stiller os også tvivlende over for, om broen efter anlægsperioden vil kunne give de erhvervsmæssige effekter, som det især fra dansk side hævdes at den vil. Tværtimod er der meget, der tyder på, at det kan gå modsat, nemlig at broen kan føre til øget arbejdsløshed på begge sider af Østersøen, dels i forbindelse med færgetrafikkens bortfald, dels fordi ferieområderne på Femern vil blive alvorligt forringet, dels fordi broen vil føre til en nedgang i beskæftigelsen i havnene langs den tyske Østersøkyst.

Kort sagt mener vi et eller andet sted ikke, at tiden skal spildes på at genforhandle den her forbindelse, men på den anden side er enhver tid, der er givet ud på at diskutere den, med henblik på at den bliver forhindret i at blive til noget, naturligvis givet godt ud.