

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 ordførertale 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 klimagøvinst indbygget. Når broen åbner, vil vi spare 200.000 t i CO<sub>2</sub>-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