

forbindelse den vej ned over til den centrale del af Europa – men vi måtte erkende, at vi ikke havde en chance på den her jord for at komme igennem med synspunktet. Derfor har vi naturligvis ikke nogen problemer med så at kunne sige: O.k., den næstbedste løsning er så den, vi må arbejde med at få gjort så god som muligt.

Der er perspektiver i aftalen her. Flere af ordførerne har været inde på det: Der er udviklingsperspektiver på den danske side, og der er en fornuftig finansiering, der betyder, at man får en hel del ting med på en god måde, så vi ikke belaster den normale finanslovtilgang til det at løfte trafikprojekter. Der er i det hele taget effekter også i forhold til den kollektive trafik, hvilket alt sammen gør, at vi mener, at det samlede billede af det, der skabes her, er positivt. Derfor kan vi med glæde tilslutte os lovforslaget.

Kl. 18:21

**Fjerde næstformand (Helge Adam Møller):**

Tak til ordføreren. Så er det ordføreren for Enhedslisten, og det er fru Line Barfod.

Kl. 18:21

(Ordfører)

**Line Barfod (EL):**

Da vores ordfører på området, hr. Per Clausen, ikke kan være til stede, skal jeg på hans vegne fremføre følgende:

Selvmodsigelserne og udeladelserne i lovforslaget står lige så tæt som pillerne på den bro, regeringen ønsker at anlægge mellem Rødby og Puttgården. Det helt store problem med projektet er det yderst beskedne trafikunderlag. I lang tid lå dette på ca. 9.200 biler pr. dag i åbningsåret 2018. Det er nu i al ubemærkethed sat ned til 7.700 biler pr. dag, svarende til trafikken mellem to mindre danske provinsbyer. Først 5 år efter broens åbning, i 2023, forventes trafikspringet at være realiseret og vil da nå op på svimlende ca. 10.000 biler pr. døgn, og det svarer vel til trafikken mellem Esbjerg og Ribe. Vejtrafikkens maksimum nås i 2043 med 15.700 biler i døgnnet, eller hvad der kører på en nordjysk motorvej i den værste myldretid.

De lave trafiktal truer broens økonomi, om end det søges fremstillet, som om det er gratis for det danske samfund at anlægge broen. Hele forudsætningen for dette regnestykke er problematisk, for enten tror regeringen på en fortsat vækst i biltrafikken, og så øges CO<sub>2</sub>-udslippet, eller også sker der det, at regeringen laver noget, der reducerer trafikken CO<sub>2</sub>-udslip markant, og så bliver broen endnu mere tom, end der allerede er lagt op til – den giver altså underskud.

Hvem skal så betale? Det bliver nok trafikantene på Storebælt og Øresund, hvoraf den første forbindelse knapt nok afdrager på gælden, mens Øresundsforbindelsen har underskud, hvis man medregner landanlæggene.

Broens tiltrækningskraft på bilisterne beror bl.a. på, hvad det koster at komme over. I dag koster det 440 kr., men hvis det viser sig, at den høje takst lægger en dæmper på antallet af biler, der kører over, og de i stedet vælger at benytte andre og billigere færger eller i stedet tager toget eller de lavprisindej, der slet ikke er omtalt i lovforslaget som en reel konkurrent til broen, vil det gå sådan, som det gik med hensyn til Storebælt og Øresund, nemlig at Folketinget gradvis nedsætter taksterne. Derfor er det sådan, at jo billigere det bliver for bilisterne at køre over broen, desto større vil CO<sub>2</sub>-udslippet være, og desto mindre vil den forventede besparelse på 220.000 t CO<sub>2</sub> – ganske vist først i 2040 – være som følge af færgetrafikkens ophør.

Broens fortalere er med andre ord fanget i et dilemma mellem ønsket om at få mest mulig trafik over broen kontra nødvendigheden af at skære ned på udslippet af klimaskadelige stoffer. Derimod viser analysen, at ved at udbygge færgedriften, få flere afgange, kortere overfartstid og renere og mere effektiv teknologi vil forholdet mellem omkostninger og udbytte ligge på 5,2:1. Færagesystemet har desuden den fordel, at kapaciteten med forholdsvis lave omkostninger kan tilpasses behovsændringer.

Alt tyder på, at anlægsomkostningerne vil løbe løbsk, således som det er gået med store anlægsarbejder. Blandt truslerne mod projektet er således stigende udgifter til byggematerialer på grund af begyndende råvaremangel og stigende energipriser.

Enhedslisten tror ikke, at broen kan bidrage til at mindske trafikken miljøbelastninger og til at lette presset på de igangværende klimaforandringer. Vi mener, at pengene er bedre anvendt andetsteds. Langt større effekt kan opnås, hvis investeringerne bliver brugt til at udbygge den kollektive trafik landet over med nærbaner, elektrificering, nye banestrækninger, letbaner samt et generelt løft til bustrafikken; ved at fjerne flaskehalsene i jernbanetrafikken mellem Øresund, Storebælt og Padborg, bl.a. ved at anlægge en ny bane København-Køge-Ringsted, at anlægge flere spor over Fyn, at anlægge de manglende dobbeltspor i Sønderjylland og ved at forhandle med tyskerne om at fjerne flaskehalsene mellem Padborg og Hamburg.