

er nødvendige, jo ikke er det mest gunstige. Broens økonomi er efter vores opfattelse meget usikker. Det er ganske vist sådan, at hver eneste gang man anfører et nyt argument, en ny kendsgerning, stiller et nyt spørgsmål på det her område, får man at vide, at baggrunden for det her er så sikker og så stabil og så robust, at der under ingen omstændigheder kan opstå nogen problemer. Efter Enhedslistens opfattelse er det forkeret.

Man må jo også konstatere, når man ser på, hvordan det plejer at gå med store infrastrukturprojekter, at det er meget modigt at tage udgangspunkt i, at budgettet holder, for det er ikke sket før. Man plejer i gennemsnit at have overskridelser på jernbaner på 25 pct. og på broer og tunneller på ca. 35 pct. At overskridelserne meget nemt kan komme endnu højere op, så vi jo i forbindelse med Storebæltsbyggeriet, hvor der skete en overskridelse på 120 pct. Når man derfor siger, at det her ikke kommer til at koste os noget, fordi det bliver betalt af brugerne, forudsætter det altså en ganske bestemt udvikling i trafikmængden; det forudsætter, at man har styr på budgetterne, og det forudsætter, at man er i stand til at låne pengene på de betingelser, som man tror. Der er efter vores opfattelse ingen særlig stor sandsynlighed for, at nogen af forudsætningerne holder.

Det, som så er problemet, er jo, at hvis det er rigtigt, at det her meget nemt kan blive betydelig dyrere, end det er forudset, og at man kan have svært ved at få den trafikmængde, som man håber og tror på, ja, så bliver motivationen til at sænke taksterne og derved øge indtjeningen for at få skabt mere biltrafik på området jo ganske væsentlig, og det betyder så også, at vi kommer i den situation, at mulighederne for at få nedbragt transportsektorens CO₂-udslip reduceres yderligere.

Vi har godt set de beregninger, der er lavet, og som skulle føre til, at der sker en mindre reduktion af CO₂-udslippet, fordi man får flyttet noget biltrafik fra færger til bro, men må bare konstatere, at hvis vi ser på, hvad forudsætningen er for, at det her for alvor skal blive en succes, tror vi ikke på, at den reduktion holder. Og man tør slet ikke tænke på, at man skulle betale et tilsvarende beløb for at opnå en tilsvarende uendelig lille reduktion af CO₂-udslippet på andre områder.

Sagen er jo, at hvis man havde valgt at lave en jernbaneløsning – en tunnel – med, hvad det havde kostet, og hvad det kunne have betydet

for en overflytning af transport fra vej til skinner, og hvis man så var gået ind og havde brugt de muligheder for finansiering, som der findes i forhold til Femernforbindelsen, på andre miljømæssigt rigtige løsninger rundtomkring i landet, ville vi i dag have stået med et betydeligt bedre udgangspunkt for at diskutere fremtiden i forhold til at sikre, at transportsektoren fremover bliver omlagt i en retning, der er CO₂-neutral.

Så det, der er problemet på det her område, er altså, at vi bruger penge på en måde, som ikke er fornuftig ud fra økonomiske vurderinger, og som på lidt længere sigt også vil være miljømæssigt uforsvarlig, særlig set i forhold til, hvad man kunne have gjort i stedet for både med hensyn til Femernforbindelsen og med hensyn til at sikre en generel udvikling, hvor vægten fremover kommer på togtrafik, kollektiv trafik, frem for på den individuelle biltrafik.

Kl. 10:13

Formanden:

Tak. Jeg vil lige sige, at jeg vil håbe, at støjniveauet på den kommende bro bliver mindre, end det er her i Folketingssalen, for det er stærkt generende, i hvert fald for den, der har ordet.

Den næste, der får ordet, er hr. Magnus Heunicke som ordfører.

Kl. 10:13

(Ordfører)

Magnus Heunicke (S):

Det er et historisk bredt flertal af næsten alle partier, som i dag har besluttet sig for at stemme ja til Femernforbindelsen. Det er faktisk et meget bredere flertal end det, vi havde, da vi byggede Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen – i dag er det faktisk alle partier lige med undtagelse af dem, vi så her på talerstolen før, nemlig Enhedslisten, som kan se ideen og visionerne i at bygge en forbindelse.

For ganske kort at sige, hvad argumenterne for Femernforbindelsen er, så er den for det første ligesom Storebælts- og Øresundsforbindelserne hundredre procent betalt af brugerne – dem, der kører over broen – og der er altså ikke nogen penge, der kommer fra skatteindtægter. For det andet er det et massivt kollektivt løft. Hele togtrafikken på Sydbanen hele vejen op til Ringsted bliver løftet og kan køre hurtigere og med moderne eldrift, og det er også et løft for hele godstrafikken på jernbanen. For det tredje er det en klimamæssig gevinst. Det svarer faktisk til, at når broen åbner, så sparer vi i CO₂-