

udslip, hvad der svarer til udslippet i en mellemstor dansk provinsby på 20.000 indbyggere.

De argumenter er så stærke, at et meget, meget bredt flertal her i Folketinget nu vil stemme for Femernforbindelsen, og det kan jeg som Socialdemokraternes trafikordfører kun hilse meget velkommen.

Så vil jeg også sige, at den proces, vi har haft i forbindelse med Femernforbindelsen, som har været meget langvarig – sådan er det jo med de her projekter – har haft en meget forbilledlig tilgang, i og med at vi har været klar til at åbne op. Hver gang nogle partier har kunnet se lyset og se ideen med det, har forligskredsen åbnet sig og sagt: Jamen så velkommen i klubben, velkommen i forligskredsen, velkommen blandt de partier, som kan se de store visioner ved en Femernforbindelse.

Kl. 10:15

Formanden:

Tak. Så er det fru Pia Olsen Dyhr som ordfører.

Kl. 10:15

(Ordfører)

Pia Olsen Dyhr (SF):

Det er første gang, SF vil stemme for et større broanlæg i Danmark, og det er jo på den måde egentlig en historisk dag. Vi stemmer for af flere grunde. Det første argument er, at CO₂-besparelsen ved at bygge en bro i stedet for at bibeholde den nuværende færger er stor. Hvis vi bare tager færgerne ud og får broen, uden at der kommer et trafikspring med hensyn til biler, så vil vi få en CO₂-besparelse på 80 pct. Hvis vi så får en trafikvækst, som Enhedslisten jo ganske rigtig gør opmærksom på nok vil være konsekvensen, så vil en trafikvækst på 40 pct. stadig væk medføre en CO₂-besparelse på broen. Det er et af de argumenter, der har været væsentlige for at få overbevist SF.

Det andet argument handler om, at vi får en brugerbetalt bro, et investeringsanlæg på 40 mia. kr., hvoraf 7 mia. kr. bliver brugt til investeringer i den kollektive trafik. Normalt, når vi taler om brugeranlæg i Danmark, så bruger man altså ikke pengene på kollektiv trafik, men på at lave nye veje. Derfor er det historisk, at vi nu investerer så mange penge i at forbedre den kollektive trafik fra Ringsted og ned til Rødby, og det interessante er, at det ikke er skattekroner, der kommer til at betale en forbedret jernbane-forbindelse, men derimod de folk, der kommer til at benytte Femernbroen i fremtiden. Vi får mere jernbane ved Femernbroen, og det er SF's andet argument for at støtte det her.

Det tredje argument er, at det faktisk medfører en mindske af støjen på banen i forhold til, hvad der er i dag, og måske i forhold til, hvad der er i salen lige nu. Det er sådan, at vi vil få støjanlæg i forbindelse med bygningen af Femernforbindelsen, og til sammenligning med den nuværende forbindelse vil det være en forbedring for mange mennesker på Sydsjælland.

Det har været SF's tre kerneargumenter for at kunne støtte Femernforbindelsen. Det forbedrer vores klima, det giver penge til jernbaner, og det mindsker støjen. Ergo kan vi ikke gøre andet end at støtte det her forslag om Femernforbindelsen, og vi kan derfor ikke være enige med Enhedslisten i denne sag.

Kl. 10:18

Formanden:

Tak. Så er det transportministeren.

Kl. 10:18

Transportministeren (Lars Barfoed):

Det er en historisk beslutning, vi træffer i dag med vedtagelsen af dette projekteringslovforslag om en fast forbindelse over Femern Bælt – en fast forbindelse mellem Tyskland og Danmark, som også vil knytte Norden og dermed Danmark til det europæiske fastland, så det både fra et europæisk synspunkt og med hensyn til de dansk-tyske relationer er historisk, at vi nu kan vedtage denne lovgivning.

Jeg er også glad for, at der er et så bredt flertal i Folketinget, som tilfældet er. Alle partier bortset fra Enhedslisten tilslutter sig nemlig det lovforslag, vi vedtager i dag, og nu er det så med at komme i gang med arbejdet, for i 2018 skal broen altså stå der.

Må jeg så sige noget angående den debat, som blev rejst af Enhedslisten om sammenhængen mellem regeringens transportpolitik og -strategi, der i høj grad går ud på, at vi skal have en grøn transportpolitik og satse på kollektiv trafik og jernbane langt mere end tidligere; og den aftale, der er indgået mellem alle partier i Folketinget bortset fra Enhedslisten, om en investeringsplan for infrastrukturen i Danmark, som også baserer sig på, at to tredjedele bliver investeret i den kollektive trafik og en tredjedel i den individuelle trafik.

Vedtagelsen af lovforslaget om den faste forbindelse over Femern Bælt er netop i overensstemmelse med denne aftale, for det er jo i meget høj grad et jernbaneprojekt, vi taler om her. Det er sådan, at når broen er bygget – før kan man jo ikke køre på den – forventes det, at der årligt vil passere 14.600 persontog og 15.700