

godstog og det allerede i åbningsåret 2018. Det forventes også, at ca. 15 mio. t gods om året vil blive transporteret via Femern Bælt, og heraf forventes ca. 8 mio. t at blive fragtet med jernbane. Det er et kolossalt løft for jernbanedriften i Danmark og for den europæiske jernbanetraffic, at vi gennemfører dette projekt. Det vil bl.a. betyde, at distancen med jernbane mellem København og Hamburg bliver 150 km kortere, og det vil altså betyde, at det bliver langt billigere og mere effektivt at transportere gods til Tyskland, at vi etablerer broen.

Der vil selvfølgelig også køre biler på den. Enhedslisten må meget undskylde, men bilen er altså også et transportmiddel, som både danskere og alle mulige andre europæere gerne vil bruge, og derfor er det jo meget rimeligt, at man også kan køre i sin bil over broen, når vi nu bygger den. Det skal man ikke ærgre sig over, for det er jo i høj grad bilerne, der er med til at finansiere broen, så den økonomisk kan hvile i sig selv.

Må jeg så bare tilføje, at regeringen og det store flertal her i Folketinget jo satser på grøn teknologi, også i bilerne. Jeg tror personligt, at vi i løbet af de næste 10, 15, 20 år vil se, at flere og flere biler er drevet af andre former for brændstof end dem, vi kender i dag, og derfor vil det slet ikke være noget miljø- eller klimamæssigt problem, at der kører biler på vejene. De vil nemlig ikke forurene og ikke belaste klimaet i den grad, som de gør nu, men det er selvfølgelig ud i fremtiden. Det korte af det lange er, at det her i meget høj grad er et jernbaneprojekt, der er i fuld overensstemmelse med regeringens politik og den politik, som partierne her i Folketinget bortset fra Enhedslisten har lagt til grund for investeringsforliget.

Kl. 10:22

Formanden:

Tak til ministeren.

Er det korte bemærkninger, man ønsker, eller er det som ordfører?

Først får hr. Per Clausen en kort bemærkning til ministeren, og bagefter er det hr. Johs. Poulsen som ordfører.

Kl. 10:22

Per Clausen (EL):

Jeg synes jo, det var spændende at høre, at ministeren med Femernforbindelsen vil knytte Danmark til det europæiske kontinent. Det viser måske, hvordan man ser tingene fra Nordsjælland, men i Jylland troede vi faktisk, at vi var bundet

til det europæiske kontinent i forvejen. Men lad det nu ligge.

Jeg synes, det er spændende, at de gode og de saglige argumenter for broen er togforbindelsen. Jeg er enig i, at selv om der også kunne findes andre jernbaneløsninger på at få transporteret godset til Tyskland, kan der argumenteres for, at Femernforbindelsen formentlig er et fornuftigt projekt, hvad det angår, men jeg synes, at ministerens bemærkning om, at biler også skal være her – underforstået at Enhedslisten skulle ønske biler afskaffet i morgen – er lidt absurd.

Sagen er jo, så vidt jeg har forstået det, at ministeren selv siger, at vi skal reducere biltrafikken, fordi vi skal øge den kollektive trafik og transporten med tog, og i den situation skal man jo ikke gennemføre ting, der *både* fører til bedre vilkår for togene og til bedre vilkår for bilerne, så man på den måde øger biltrafikken. Det kan jo ikke være hensigten, så derfor står det stadig fuldstændig uklart, hvorfor man ikke har valgt den løsning at lave en jernbaneforbindelse over Femern Bælt og lade det blive ved det. Så havde man lavet det, der er brug for, og så havde man lavet det, der har en positiv miljømæssig effekt.

Kl. 10:23

Formanden:

Så er det hr. Johs. Poulsen som ordfører.

Kl. 10:24

(Ordfører)

Johs. Poulsen (RV):

Det Radikale Venstre er naturligvis enig i en lang række af de gode argumenter, der er blevet fremført af de øvrige partier i aftalen om Femern Bæltforbindelsen. Men når jeg alligevel tager ordet, er det jo, fordi transportministeren, som det også blev påpeget af hr. Per Clausen, sagde, at med Femern Bæltforbindelsen nyttedes Danmark nu til kontinentet. Vi må nok sige, at det har Danmark været et godt stykke tid, faktisk temmelig længe, og derfor er det måske meget fornuftigt, at man har øjnene åbne for, at der også er noget, der hedder Jylland.

Det fører mig først og fremmest frem til at sige, at vi i Det Radikale Venstre jo ikke lægger skjul på, at vi faktisk i den tidlige fase af diskussionen om, hvordan man skulle løse trafikudfordringerne på Østersøen, havde et ønske om, at man i stedet skabte en forbindelse mellem Gedser og Rostock. Vi tror sådan set stadig væk, at en Gedser-Rostockforbindelse ville have været det optimale og meget mere fremtidsrettet end det, man skaber nu, men det ændrer ikke ved, at