

[Margrete Auken]

f.eks. Vognmandsruten får frit spil. Jeg gad vide, hvordan man vil klare det, hvis der lægger sig sådan en discountroute ved siden af, der sejler frem og tilbage til lave priser; og det kan hurtigt blive meget lave priser, og vi har ingen styr på det.

Selvfølger vil det være en jubelfest for SF den dag, vi ser det hele brase sammen, men da vi skal være med til at bære dette samfunds økonomiske misere igennem, er det alligevel ikke noget, vi vil glæde os over.

Inger Stilling Pedersen (KRF):

Kristeligt Folkeparti kan ikke medvirke til dette lovforslag. Vi finder det overflødigt, og vi mener egentlig ikke, at denne debat skulle være en debat om Storebælt.

Tommy Dinesen (SF):

Til det sidste kan jeg ikke lade være med at sige, at Storebæltsforbindelsen jo får en stor indflydelse på Danmarks trafik i fremtiden, og at man derfor ikke bare kan undlade at debattere den. Baggrunden for forslaget er jo netop Storebælt, som det også er blevet sagt af bl.a. ministeren og hr. J. K. Hansen, som jeg synes har fremsat nogle udmærkede argumenter på dette område, for der ligger nemlig i dette lovforslag, at der især er en rute på Kattegat, som skal bevares, når de faste forbindelser er etableret.

Man kan nemlig komme i den situation, at staten støtter f.eks. Mols-linien eller Grenå--Hundreded økonomisk, hvorefter Vognmandsruten, som får en overkapacitet, eller andre går ind på samme rute og er med til at gøre denne støtte komplet tåbelig, fordi staten skal blive ved med at støtte, mens Vognmandsruten underbyder den anden rute. Det er det, det drejer sig om.

Selvfølger har man lov til at have en anden holdning end den, SF har på dette og andre områder, men styring er ærlig talt betydelig bedre end kaos, og det er kaos, som liberalisterne, hvis jeg må bruge det udtryk, står for i denne sammenhæng.

Der er talt en hel del om Vognmandsruten, og det er der ikke noget at sige til, for der kan ske det, at Vognmandsruten, når den faste forbindelse på Storebælt er en kendsgerning, fortsætter med priser, der ligger under det, man skal give for at komme over den faste Store-

bæltsforbindelse. Så kommer man til at mangle penge, og det synes jeg ærlig talt i hvert fald de borgerlige forligspartier burde sætte sig ind i og være klar over. Det kan da ikke være meningen, at man vil lave et byggeri til 18 mia. kr., som ikke giver overskud, i hvert fald har man fortalt os andre, at dette her var noget, der ville give overskud. Der er ikke nogen – ikke engang SF – der vil forbyde Vognmandsruten at fortsætte, men den kan blive en konkurrent, der slår den faste forbindelse i stykker.

Det er også fantastisk, at når f.eks. DSB viser vejen og flytter færgerne væk fra Korsør og Nyborg og ud til Halsskov og Knudshoved, så siger man ja i de pågældende byer – det var hr. J. K. Hansen også inde på – til at få al trafikken ind gennem disse byer. Det samme gør sig gældende i Københavns Kommune, hvor der er en retssag undervejs, fordi Vognmandsruten vil lægge sig inde i København og begynde at sejle på Sverige, og hvor man vil have lastbiltrafikken ind gennem København, som i forvejen er overbelastet med trafik. Der er ikke én, der har talt om det her. Jeg skal ikke nedgøre folk, men det undrer mig, at man ikke tænker så langt, for jeg ved, der ligger nogle gevaldige problemer her. Det må da være sådan, at staten eller samfundet kan tillade sig at afgøre, om der er behov for en rute eller den vil skabe nogle miljøproblemer, som man må undgå.

Da man lavede DanLink, blev der straks stillet krav om, at DSB skulle betale 25 mio. kr., tror jeg det var, i støjafskærmning, men når det er private, skal de bare have lov til at køre derudad.

Jeg vil også gerne gøre opmærksom på, at når det drejer sig om havnetakster, som hr. Svend Heiselberg var inde på, er det Folketinget, der i loven om havnevæsenet har bestemt, hvad man skal betale. Men er der noget, havneerne gerne vil, så er det at have fri konkurrence. De vil nemlig ikke have den statslige styring, der er. Men havnene er nødt til at tage de takster, og derfor betaler man dem selvfølgelig; ellers var der jo andre, der skulle betale for de havne, der findes i Danmark. Når det gælder DSB, kan man bare vedtage, at de ikke selv skal betale, og så indføre en afgift. Det er der da nogle borgmestre og kommunalbestyrelsesmedlemmer i de pågældende færgebyer der meget gerne ville have.