

Det har regeringen erklæret sig indforstået med, og på den baggrund kan vi også støtte aftalen, som ligger her i dag.

Kaj Ikast (KF):

Ja, 10 år er gået. Der er vel ikke noget objekt i dette land, der mere tårepersende har optaget avisernes for- og bagsider om, hvor ringe det egentlig er lavet, hvor umuligt det er og aldrig blev gennemført, og når det endelig blev gennemført, så kunne det alligevel ikke løbe rundt. Og tænk sig, det er alligevel ved at blive færdigt. Og det er alligevel således, at man holder prisen på de 21,5 mia. kr. Det er jo helt fantastisk. Uanset disse profetier, der har været givet i alle 10 år, så kommer det største byggeri, vi har lavet i Danmark, igennem nogenlunde til tiden – lidt for sent, javel – men der er ikke nogen forskydninger i økonomien.

Nå, men så har venstrefløjens endelig noget på det nu. Nu har man sat taksten for lastbiler ned. Nu skal jeg fortælle venstrefløjens, hvordan tallene helt nøjagtigt er, for dem har jeg været oppe at hente. Hvis vi tager en lastvogn på 10-12 m – det er nok dem, vi har flest af i Danmark – så koster den i dag 1.040 kr., og den har 22 pct.s rabat, dvs. 813 kr., og deraf skal vi give 20 pct., det var jo aftalen. Det vil sige, at den koster 649 kr. efter det gamle system, og den tager vi 640 kr. for. Men så skal man jo have 16 km gange 7 kr. for kørsel, slitage, dæk m.v., jamen så er det jo mindre, end man betaler i dag.

Vi kan også tage det for den lille lastbil på 6-8 m. Den koster 677 kr. og med rabat 527 kr. og med de 20 pct. bliver det 422 kr. Og det er det, at man hører, at hele den store venstrefløj er ved at få dette projekt til at falde sammen for. Jeg forstår det simpelt hen ikke, men sådan har det jo været siden 1986.

Så jeg glæder mig over, at nu har vi fundet en løsning partierne imellem, således at Storebæltsforbindelsen kommer op at stå. Den kommer til at køre, og den bliver oven i købet til gavn for landet. Vi mangler nogle enkelte prisberegninger heri endnu. Så er det hele færdigt. Så kommer det til at køre, og så skal vi alle sammen glæde os over, at vi har været i stand til at bygge verdens næststørste hængesbro, og så bliver den kønnere end nogen af de andre.

Tommy Dinesen (SF):

Ja, selv når man er modstander af Storebæltsforbindelsen, så er det jo lige før, man skal komme til indvielsen for om ikke andet at se, om hr. Kaj

Ikast stadig væk kan være glad på dette tidspunkt. Det forslag, der ligger her, kan vi naturligvis ikke støtte. Jeg har været inde på hele godssiden i det, og det skal jeg ikke gentage. Men jeg vil godt sige, at inden for rederikredse og inden for de ansattes organisationer er man rystet over det, der bliver lavet her.

Jeg kan godt tage det med rabatterne en gang til for hr. Kaj Ikast. Det er sådan, at man ikke bare kan sige, at der gives de og de rabatter, og at man så ryger ned i den pris. Sagen er sådan: Hvis et stort lastbilfirma kommer og siger: Vi kan tage med færgen kl. 9 om morgenen, kl. 11 om formiddagen eller måske kl. 15, så kan det få nogle store rabatter. Men kommer de fra klokken er 18 til klokken er 3 om natten, så er der ikke de samme rabatter. Og der er altså forskel på, om man er stor eller lille i dette her foretagende. Den store vognmand får meget, men det gør den lille ikke. Det er sandheden om rabatterne, rabatterne er ikke ens.

Det er mange år siden, jeg rejste det med rabatterne både over for DSB og over for de private rederier, som jeg dog kender lidt til. Der er ingen, der vil ud med, hvad de laver af rabatter. Det har de jo gjort hele tiden. Jeg har ikke ondt af dem på dette her område. Det har jo været markedskræfterne, der har kørt dette her. Men det er sådan, og det var også gennemgående i et svar, jeg fik forleden dag fra trafikministeren netop om de interne kørselsforhold i Kalundborg, hvor man nu har fået over ½ million ekstra biler om året med baggrund i Cat-Link. Og der står ganske klart i svaret fra ministeren, at det jævner sig nok nu her om et par år, når den faste forbindelse, altså broen, er færdig. Og det læser jeg, som om at man regner med, at i hvert fald Cat-Link får det meget svært. Mercandia med Sundbroen, der sejler mellem Kalundborg og Juelsminde, har sagt fra, og de kommer ikke igen. Og kan Mols-Linien, der har investeret 1,2 mia. kr., klare dette her?

For sagen er jo, at med en 20 pct.s nedsættelse af prisen på Storebæltsforbindelsen – hvis vi holder os til det – får Mols-Linien jo ikke så mange biler. Og det vil altså sige, at de eksisterende rederier bliver virkelig dårligt stillet.

Og endnu mere Ebberød Bank bliver det altså, hvis det bliver sådan – og det har jo også været fremme i noget af pressen, for man er begyndt at finde ud af det – at broen trækker flere biler til sig, og det vil den gøre, for det siger alle, også de rapporter, der er, og måske får den et større overskud, men det er svært at sige.