

Vibeke Peschardt (RV):

Også dette forslag er en direkte følge af både rammeaftalen og tilbagebetalingsaftalen, som jo indgår i en symbiose, kan man sige.

Og for vores vedkommende – nu siger jeg det én gang til – har dét været løftestangen for, at den kollektive trafik får det løft, som den har fået i rammeaftalen, og det betyder altså, at vi står bag både lovforslaget og de aftaler, der er indgået.

Og selve konstruktionen synes vi også er udmærket:

A/S Storebæltsforbindelsen bliver ejer af forbindelsen i hele den periode, hvor den betales tilbage, og så skal tog og biler altså betale en afgift under politisk kontrol, kan man sige, og det er jo derfor, vi er lidt interesserede i at være koblet ind i tilbagebetalingsøvelsen med hensyn til broforbindelsen.

Og Banestyrelsen, som vi omtalte lige før, bliver driftsherre på infrastrukturen, altså på skinnenettet, og motorvejsdelen skal – sådan som jeg har forstået det – drives af Storebæltsforbindelsen og antagelig drives ved hjælp af udliciteringer.

Vi står bag dette lovforslag, som vi stod bag de forrige.

Jan Kjøpke Christensen (FP):

Alle ved jo, at Fremskridtspartiet hverken har lod eller del i denne aftale om, at vi i det hele taget skal have en Storebæltsforbindelse eller en Storebæltsbro, og derfor mener vi helt klart, at det, at der nu skal gå længere tid, før broen er betalt, jo må være op til de forligspartier, der i sin tid indgik den aftale.

Men det, som jeg godt vil knytte en enkelt bemærkning til, er netop taksterne, hvor jeg vil spørge, om man ikke kunne forenkle dem lidt. Jeg tænker her bl.a. på sådan noget som det, at man for minibusser med mere end 17 personer så skal betale mere for de øvrige buspassagerer. Hvis der endelig skal gøres noget ved taksterne, kan det så ikke gøres lidt enklere?

Og nedsættelsen af taksterne mener vi klart er til skade for bl.a. Vognmandsruten, for det er jo klart, at når man sætter bropengene ned, vil det gå ud over konkurrenceevnen hos Vognmandsruten. Og man skal også tænke lidt fremad, for der kan jo opstå visse situationer, hvor Storebæltsbroen decideret må lukke for trafikken. Jeg tænker her på sidevind; men der kan også være andre ting, der gør, at broen kan være lukket i måske op til flere dage, og dér synes vi det er

vigtigt at der også er nogle færgefarter, bl.a. Vognmandsruten, som kan hjælpe til i sådan en situation.

Det er altså lidt stof til eftertanke, for jeg kan se, at hr. Kaj Ikkast, den tidligere trafikminister, er på dupperne igen, men lad os nu se.

Det er i hvert fald ikke udelukket, at der kan ske noget i den retning på Storebæltsbroen, og derfor må vi naturligvis erkende, at når bropengene sættes ned, må f.eks. Vognmandsruten sætte priserne tilsvarende ned, og dermed bliver det sværere for den at konkurrere. Og i Fremskridtspartiet synes vi, det er væsentligt at bevare visse færgefarter, således at overførslen af biler altid kan være sikret.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikkast (KF):

Jeg vil holde med hr. Jan Kjøpke Christensen i, at Fremskridtspartiet hverken har del eller lod i Storebæltsforbindelsen.

Men salig Helge Dohrmann havde fem smedevende ovre i Jylland, som han mente at han kunne få til at bygge den, men det blev nu aldrig til noget. Det skulle være helt privat og helt privat finansieret og udført af private, men det blev aldrig til noget. Så derfor meldte Fremskridtspartiet sig ud, og det er nu godt nok. Men ved det, at vi byggede Storebæltsforbindelsen på den måde, som vi har gjort, vil der altid være mindst én forbindelsestype, der kan benyttes. Sådan er hele systemet lavet.

Det er derfor, vi har en lavbro specielt for togene, der går ned i en tunnel, rettere sagt i to tunneller, som man kan skifte imellem, og broen er selvstændig. Derfor vil det skyldes helt ekstreme forhold, hvis alle tre dele skulle sættes ud. Det er noget, man ikke behøver at kalkulere med, hvis jeg skal sige det sådan.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Jeg har før taget et væddemål på den her talerstol. Det vandt jeg. Det var en flaske whisky.

Jeg vil godt vædde en flaske whisky med hr. Kaj Ikkast på, at der bliver mere stop i trafikken mellem landsdelene, den dag de faste forbindelser bliver færdige, end der har været før. Der har altid været nogle færger, der har sejlet.

Til hr. Kjøpke Christensen – det er jo ham, jeg skal sige noget til – som nævnte Vognmandsruten: Det er rigtigt, at Vognmandsruten har regnet med, at de kunne fortsætte med den gamle lov og så ligge 50 kr. under i overfartspriser.