

sen. Det kan de ikke mere. Hvis det her bliver lavet, så er Vognmandsruten færdig.

Jeg vil da godt her fra talerstolen appellere til både reder- og søfartsorganisationer, at de kommer i Trafikudvalget og fortæller ordførerne, hvad det her drejer sig om. Det er ikke sikkert, de tror på mig. Det kan godt ske, de mere tror på rederne – det er jeg ligeglad med.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Nu vil jeg gerne sige . . .

**Tredje næstformand (Margrete Auken):**

Men det er ikke til hr. Tommy Dinesen?

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Nej, det er til hr. Jan Kørpe Christensen, for jeg glemte det før.

Det blev nemlig sagt udtrykkeligt med priserne, og det er således, at der er én pris i det her, vi ikke er helt færdige med at forhandle tilbage, det er for turistbusser. Der har man ikke opdaget, at den på visse punkter er højere end den, der gælder i dag. Det har man overset med vilje fra en hel dels vedkommende.

(Kort bemærkning).

**Jan Kørpe Christensen (FP):**

Jeg skal ikke begynde at vædde med hr. Kaj Ikast om hverken whisky eller noget andet, men det er jo som sædvanlig alle de gamle garvede politikere her på Christiansborg, der er utrolig kloge, og det skulle være helt ekstreme forhold, der skulle gøre, at der ville blive lukket over Storebælt.

Det er korrekt, det kan da godt være, man kalder det ekstreme forhold, men nu er det i hvert fald sagt her fra Folketingets talerstol, at vi kan komme i den situation – og så er det jo ikke sjovt, at vi en dag vitterlig står i en pinlig situation – hvor vi f.eks. ikke længere har Vognmandsruten, der er udkonkurreret.

Så er det måske ikke sikkert, at hr. Kaj Ikast er her længere i salen til den tid, men så vil det i hvert fald være utrolig bittert for os andre, der har advaret imod netop den konstruktion her, at man ligesom udkonkurrerer alt det private.

Normalt er Det Konservative Folkepartis holdning jo, at vi skal bevare alt det private, men her er altså et eksempel på, at det hurtigt kan gå hen og gå galt for Vognmandsruten. Nu er det klargjort her fra salen, således at vi bag-

efter kan slå op og se, at desværre fik Fremskridtspartiet også ret i det her, og det synes jeg er ret synd for de private.

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Til hr. Jan Kørpe Christensen: Jamen, det er jo grebet ud af den blå luft. Jeg har sådan spurgt forskellige redere, hvad de egentlig skal have for at sejle på Storebælt, og det er jo helt andre priser end dem, vi betaler i dag. Det er lavere end det, vi overhovedet tager for Storebæltsforbindelsen i øjeblikket. De vil jo sejle med helt andre priser, som vi så det på Helsingør-Helsingborg.

y Nu har vi fået et meget frit prissæt, og det eneste af de dér mange tal, der står der, som hr. Jan Kørpe Christensen nu er kommet frem med, er tallet for turistvognmændene. Det skal vi have kigget lidt på i udvalget, og det finder vi nok ud af.

**Jette Gottlieb (EL):**

Ændringen af Storebæltsloven er et skoleeksempel på, hvordan man kan manipulere en bilist- og erhvervsvenlig lov på plads på bekostning af den kollektive trafik.

Udgangspunktet for Storebæltsprojektet var, at jernbanen skulle have en klar tidsmæssig fordel i kraft af, at jernbanen skulle køre tre år, før bilbroen var færdig. En anden forudsætning var, at prisen for at komme over Storebælt skulle være uændret for bilister og lastbiler. En tredje forudsætning var, at A/S Storebæltsforbindelsen skulle eje bildelen og DSB jernbanedelen for forbindelsen.

I dag er disse forudsætninger ændret. Jernbanen får kun et forspring på 1 år, og DSB's økonomi har staten selv kørt i sænk gennem rammeaftalen fra 1994. Passagertallet på jernbanen over Storebælt forventes nu at blive lavere. DSB kan ikke betale for sin del af forbindelsen. Omvendt med bilisterne: nedbrydningen af DSB medfører naturligvis flere biler end forudsat, og erhvervslivet har krævet lavere takster, efterhånden som projektet har været ved at være færdigt.

Regeringen og de borgerlige har skruet en model sammen, som bygger på, at med flere biler og færre togpassagerer kan hele anlægget ejes af A/S Storebæltsforbindelsen, og jernbanen skal så leje sig ind. Det giver en mindre årlig udgift for bilerne. Omvendt er logikken imidlertid sådan, at jernbanen under ingen omstændig-