

Jeg vil gerne sige til hr. Tommy Dinesen og andre, som beklager sig over den takstnedsættelse, at i loven om den faste forbindelse over Storebælt står der i § 13, at der skal være en bilfærgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland, og hvis det er sådan, at der ikke er andre, der kan drive den, er A/S Storebælt forpligtet til at drive en sådan færgeforbindelse. Men vi både håber og tror, at det kan foregå på kommercielt plan, og i hvert fald kan vi sige til dem, der er betænkelige ved, om der ingen færgeforbindelse bliver fremover, at det tog vi allerede hensyn til i forbindelse med anlægsloven.

Derfor synes jeg også, det er lidt mærkværdigt, at færgeselskaberne i dag kommer og beklager sig over, at det kan give dem problemer. Hvis man havde læst anlægsloven, ville man nemlig have set, at vi forudså, at de problemer kunne opstå.

#### **Kaj Ikast (KF):**

Jeg er glad for den melding fra Fremskridtspartiet. Det er et typisk eksempel på, at når nogen henvender sig til dem, farer de herop på talerstolen og tager parti og glemmer fuldstændigt at lave beregninger på tingene.

Det er således, at det, Fremskridtspartiet står for i dag, er, at vi fortsat skal have meget høje priser på forbindelserne inden for Danmarks grænser. Vi har derimod aldrig lagt skjul på, at det, det drejer sig om med Storebæltsforbindelsen, er at sy Danmark sammen erhvervsmæssigt set, og derfor skal der ingen toldbarrierer være på Storebælt.

Hvis hr. Jan Kørpe Christensen tænker lidt nærmere over det, han egentlig stod og sagde heroppe, vil han indse, at han sagde, at det skal være så dyrt, at kun de, der allerede er rige, kan overleve. Vi har derimod sagt, at vi er for konkurrence, men at vi også er klar til at sikre én rute i nord og én rute i syd, om ikke andet skal de betales af den indkomst, der kommer fra Storebælt. Det er jo noget helt andet end det, hr. Jan Kørpe Christensen siger.

Ifølge hr. Tommy Dinesen bliver det et rent syndefald med hensyn til miljøberegningerne. Jeg synes egentlig, at SF skulle tage den rigtige miljøberegning frem og måle ud, hvordan det var før, og hvordan det er i dag. Så vil SF se, at der har været et stort miljöspring i den rigtige retning, nemlig fremad.

#### **Tommy Dinesen (SF):**

For ikke at glemme det igen må jeg hellere starte med at sige, at vi stemmer for det af trafikministeren stillede ændringsforslag.

Til hr. Svend Heiselberg: Der er da ikke noget at sige til, at man føler, det er en politisk beslutning, at man løber fra et givet løfte. F.eks. har Mols-Linien investeret 1,2 mia. kr. i nye færger, som er en videreudvikling af katamaranfærgerne og oven i købet bygget på et dansk værft, nemlig Danyard, som nu har fået en knowhow, man kan bruge senere. Det har man gjort, fordi man vel nok især stolede på de borgerlige politikere, og derfor betyder det da noget. Man kan da ikke bare sætte prisen ned med 30 pct. og så tro, at de kan klare sig selv, og samtidig svare på nogle spørgsmål fra os i Trafikudvalget, at der sker et trafikspring på Storebælt på 50 pct., men at man tror, der stadig er biler til de andre færgeoverfarter. Det kan ikke lade sig gøre, det kan selv jeg regne ud. Jeg har godt nok ikke gået så mange år i skole, men det er i hvert fald ikke svært at regne ud, at det ikke kan lade sig gøre.

Det er rigtigt, når man skriver, at der er en rute på Kattegat og en sydpå, nemlig Spodsbjerg-Tårs, der skal fortsætte. Men det er da Ebberød Bank, at hvis man ikke kan få økonomien til at hænge sammen på Mols-Linien – hvis det altså er den, der overlever – skal man give de to rederier penge fra overskuddet i A/S Storebæltsforbindelsen, så de kan få det til at køre rundt. Hvis det ikke er Ebberød Bank, ved jeg ikke hvad. Man giver rabatter, og man kan oven i købet risikere at skulle betale tilbage til rederierne.

Hvis der sker et trafikspring på 50 pct. med hensyn til biler på Storebæltsforbindelsen, bliver miljøet ikke forbedret. Det er derfor, vi har stillet vores ændringsforslag, som vil betyde, at folk kommer ind i togene, og så er miljøregnskabet i hvert fald i orden. Folk skal væk fra bilerne og op i togene. Det er SF's politik, og mig bekendt er det også Socialdemokratiets politik.

Det drejer sig også om godset. Hvis godset kommer over på den rullende landevej, som efter planerne skulle have kørt mellem Høje Taastrup og Taulov, havde man hver dag fået 3.000 lastbiler væk fra vejene. Her er der da noget at hente på miljøside.

Så til hr. Kaj Ikast med hensyn til betalingen: I SF går vi nogle gange ind for brugerbetaling – ikke på det sociale område, men gerne på trafikområdet, og derfor er det også det rigtige med brugerbetaling på Storebælt. Det er man simpelt