

hen nødt til, for ellers kunne den lov, som bl.a. V og K har været med til at lave, ikke hænge sammen. Hr. Hassenkam har jo sagt i erhvervsbladene, at hver gang man tjente én krone, skulle man af med to. Alle i Trafikudvalget ved, at Storebæltsforbindelsens økonomi og DSB's del af den overhovedet ikke kunne hænge sammen på grund af de ulykker eller katastrofer, der har været. Det er jo det, der har fordyret byggeriet hele vejen igennem, så derfor var man nødt til at lave noget på området.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Man kan jo vælge som hr. Kaj Ikast og Det Konservative Folkeparti at blæse på alt det, der kommer udefra, også henvendelser til de forskellige udvalg; men det gør Fremskridtspartiet ikke. Hvis vi kan se, at de meldinger, der kommer fra i dette tilfælde rederiforeningen, er analoge med det, vi sagde ved førstebehandlingen, er det altså ikke noget, vi tager parti for efterfølgende.

Hvis hr. Kaj Ikast har fulgt bare lidt med – og det går jeg ud fra hr. Kaj Ikast har – så ved hr. Kaj Ikast udmærket, hvad der blev sagt af Fremskridtspartiet her fra talerstolen ved førstebehandlingen, og at det er analogt med det, der efterfølgende kom fra rederiforeningen. Så det er altså den modsatte vej.

Jeg må så nok erkende, at i Fremskridtspartiet tænker vi på erhvervslivet, og det troede jeg faktisk også Det Konservative Folkeparti og Venstre gjorde. Det, vi taler om i dag, er en investering på over 1 mia. kr. i disse færger og anlæggene i det hele taget, så vi må erkende, det er et problem, at man ikke under nogen omstændigheder vil tage hensyn til disse investeringer.

Det bliver også spændende med hensyn til EU's regler om konkurrenceforvridning. Vi har tidligere været enige med V og K med hensyn til H-H-linjen, hvor EU netop greb ind og sagde: Det her går ikke, det er konkurrenceforvridende! Vi er selvfølgelig spændt på i Fremskridtspartiet, hvordan det vil gå med hensyn til denne sag.

Det er, som det også fremgik af pressen i weekenden, en mere end livstruende situation for de rederier, der har investeret i tillid til det oprindelige Storebæltsforlig. Jeg må så sige, at efter vor opfattelse er det faktisk rystende, at et flertal af politikerne her på Christiansborg vil være bekendt, at disse penge skal gå tabt for rederierne. Man må spørge de pågældende

politikere, om de overhovedet har skam i livet over for erhvervslivet. Jeg tvivler meget på det.

Man skal også tænke på, at bilfærgerederierne har accepteret, at man fik den faste forbindelse over Storebælt, og sagde: Et politisk flertal har ønsket denne faste forbindelse, og det er helt o.k. Men den nuværende udvikling, som den vil blive med det forslag, vi diskuterer i dag, vil medvirke til at slå bunden ud af alle forventninger til den øst-vest-trafik i Danmark, man har regnet med, og det er et kæmpeproblem.

Kaj Ikast (KF):

Nu kunne det jo være skægt, hvis hr. Kørpe Christensen egentlig kendte sit stof.

Der var forleden en stor undersøgelse i et af de dagblade, der normalt er imod Øresunds- og Storebæltsforbindelserne. Man lavede en beregning med fire biler, der startede i midtbyen i Randers og kørte til København. Forskellen på udgiften for fem passagerer fra Randers' bymidte til Københavns bymidte var 20 kr. fra den dyreste til den billigste. Alle ruter, både Mols-Linien og Århus-Kalundborg og alle andre, var brugt, så hvis det hele var så skævt, var der kommet nogle helt, helt andre tal ud af det.

Nej, det, vi har lavet, er, at vi har fået priserne ned i et passende niveau og har forbedret erhvervslivets konkurrenceevne her i Danmark, og dermed har vi fået en god løsning på dette problem. Fordi folk har investeret 1,2 mia. kr., skal dette Folketing ikke være afhængigt af det. Lovgivningen skal være fuldstændig fri alligevel.

Så vil jeg gerne erindre om, at de partier, der står bag Storebæltsforliget, i mange år har talt om, at priserne har været alt, alt for høje, og at der ville komme en justering i forbindelse med det lovforslag, vi behandler i dag. Det er slet ikke nogen nyhed. Det er måske en nyhed for hr. Jan Kørpe Christensen, men for dem, der har fulgt med, er der intet nyt i det.

Hr. Tommy Dinesen begyndte at tale om den rullende landstrasse mellem København og Kolding, jamen det er jo totalt håbløst, når man ved, at hvis man sætter lastbiler op på tog, kommer gevinsten først efter de første 600 km eller deromkring, og så langt er der altså ikke mellem København og Kolding, så skal man da køre en omvej. Men det kan da godt være, man vil gøre det for at få en miljømæssig forbedring, for der er ingen miljømæssig forbedring i den løsning, hr. Tommy Dinesen foreslår.