

Jeg har så yderligere en bemærkning til Fremskridtspartiets betækningsbidrag. Man skriver dér, at Fremskridtspartiet er imod den faste forbindelse, men hvis den kunne have været privatfinansieret, ville man have været for. Den sang sang Fremskridtspartiets ordførere ganske rigtigt i sin tid, men der meldte sig aldrig nogen sinde nogen privat investor med interesse for at forhandle om noget sådant.

Jeg synes, jeg skal gøre opmærksom på, at det jo er private långivere, der i virkeligheden finansierer denne faste forbindelse, idet staten optager lånene hos fornuftige og omkostningsbevidste investorer. Så der er ikke noget at være bange for. Det er en dejlig dag også i dag, hvor vi tager 10 års erfaringer med trafikudviklingen så alvorligt, at vi retter 10 år gamle regler ind, og jeg skal erindre om, at det er meningen, at prisen for overfart både for jernbane og for biler skal reguleres hvert år eller hvert andet år alt efter, hvordan forholdene udvikler sig, hvilke trafikspring der bliver, og hvilke ruter trafikantene vil foretrække. Derfor kan alle være trygge, og hvis den prisfastsættelse, vi nu bestemmer, ikke viser sig på øre at være den bedst mulige, vil der blive al chance for at rette den til løbende, efterhånden som vi bliver kloge. Sådan bærer man sig ad, når man ønsker fremskridt i samfundet.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Det har ikke noget at gøre med at være bagstræberisk. Allerede for 10 år siden sagde vi til Socialdemokratiets daværende formand, hr. Svend Auken, at vi godt ville være med til en boret togtunnel under Storebælt. Men da var man så langt fremme i forhandlinger med de borgerlige, at det ikke kunne blive til noget. Så det har ikke noget at gøre med at være bagstræberisk, det havde tværtimod været et tigerspring for den kollektive trafik, hvis man havde fulgt det og ikke fået den faste forbindelse, altså brodelen.

Med hensyn til det med at gå tilbage: Jeg ønsker ikke sejlskibene tilbage, i hvert fald ikke som færger. Det er ikke så langt, jeg går tilbage. Det er jo heller ikke noget med at gå tilbage til skovlen, og hvad ved jeg. Det er tværtimod at prøve på at sørge for at lave en ordentlig trafik i det her land, at sørge for, at bilismen ikke vinder den fremme, den gør.

Derfor føler man jo også i Bilfærgernes Rederiforening og også blandt de mange tusinde ansatte, at det er et politisk løftebrud, der ligger

her, fordi der i loven stod, at taksten skulle være den samme som på færgerne på ibrugtagningstidspunktet, og det bliver den ikke. Og det, hr. Arne Melchior her siger om, at der skal være en takstregulering hvert år, gør det da ikke bedre, det gør det da endnu sværere. F.eks. for Molslinien, der har investeret for 1,2 mia. kr. i nye færger, er det da endnu sværere, hvis de ikke ved, hvad regeringen og et flertal i Folketinget vil gøre næste år. Så kan de overhovedet ikke begynde at finde ud af, om de kan betale pengene tilbage eller ej. Så det her er næsten værre.

Derfor havde det bedste været, at man levede op til den lov, man i sin tid vedtog, selv om vi ikke var enige i den.

**Svend Heiselberg (V):**

Det, der er af stor betydning for Venstre ved hele DSB-aftalen, er, at DSB er på vej fra en monopolsituation til en markedssituation med konkurrence, hvor pris og kvalitet er et væsentligt parameter i konkurrencen. Det sker ikke på én gang eller nu, men begyndelsen er gjort med hele aftalekomplekset om DSB.

Vi får samtidig vedtaget store investeringer, en ny infrastruktur, nye S-tog og nye banelegemer. Ca. 90 pct. af samtlige investeringer falder faktisk i København og på Sjælland, så vi jyder må jo sige, at vi faktisk har noget motorvej til gode; det vil vi se frem til.

Jeg skal ikke gå ind i en diskussion med hr. Tommy Dinesen om, hvorvidt det er blevet billigere for biler at passere Storebælt, men jeg må sige til hr. Tommy Dinesen: Det har sandelig også været meningen, at det skulle være og blive billigere for bilerne. Hvis ikke det var blevet det, så havde vi ikke fået lavet så stor en aftale.

Og så må jeg konstatere, at regeringens parlamentariske grundlag jo ikke var til stede, da aftalen skulle laves, så derfor måtte vi gå ind og få lavet aftalen, så den tilgodeser alle og heri også bilerne.

**Kaj Ikast (KF):**

Man kan virkelig glæde sig en dag som i dag over hr. Tommy Dinesens indlæg. Det har han faktisk holdt de sidste 10 år; der er ikke noget af det, der er kommet til at passe endnu, og det vil det her sikkert heller ikke komme til.

Alle de prognoser, vi er kommet med i årenes løb, har SF principielt været imod og haft den modsatte opfattelse af: »Det kommer aldrig til at løbe rundt. Hele byggeprojektet går fra hinanden, og det kan aldrig betales tilbage«.