

Jamen, så står vi nu og er ved at være færdige med projektet. Alle regningerne er næsten betalt. Vi ved nøjagtig, hvad det koster, og så kommer DSB og siger, at de ikke kan betale det. Så må vi jo lave en rigtig løsning, og jeg mener, vi virkelig har lavet en løsning her, som tilfredsstiller den kollektive trafik og den individuelle trafik. Vi har fundet nogle priser, således at det er til gavn for erhvervslivet. At det så kan ramme en enkelt sømand her og dér, ved hr. Tommy Dinesen udmærket godt, men vi kan jo ikke skruer tiden tilbage.

Det, der sker nu, er, at vi får gennemført den forbindelse til den pris, vi har lovet. Den har fået nogle forsinkelser på grund af uheld, javel, men et løftebrud for 10 år siden er grebet ud af den blå luft.

Vi har de sidste 2 år diskuteret, hvad den skulle koste – priserne – når denne bro engang stod færdig. Men én ting har holdt, og det er, at vi lovede, at denne store forbindelse skulle være brugerfinansieret, at der ingen statsmidler skulle i. Det kan vi stadig væk leve op til, og den kan stadig væk være betalt tilbage på en 33, 34, 35 år.

Det synes jeg er flot, og havde DSB kunnet betale deres andel, havde den været betalt længe før.

Jan Kørpe Christensen (FP):

Det er en bemærkning til hr. Arne Melchior indlæg her fra talerstolen omkring Fremskridtspartiets holdning til netop sådan noget brobyggeri. Det er da rigtigt, som også hr. Melchior siger, at det rent faktisk har været Fremskridtspartiets politik i mange, mange år, at det ikke skal være det offentlige, der er bygherre på sådan nogle forbindelser, men at der skal være mulighed for private investorer til at stå som bygherre.

Jeg kom sådan til at tænke på den debat, vi havde for nogle år siden omkring Femer Bælt. Der var et tysk konsortium, der var interesseret i byggeriet, men den daværende statsminister, Poul Schlüter, tog til Tyskland og meddelte, at der var ingen interesse i sådan et tilbud.

Så vidste man det, og det er jo klart, at når det politiske flertal på Christiansborg har den grundholdning, at man ikke ønsker at få private til at stå som bygherrer ved sådan nogle store projekter, så siger det sig selv, at så vil der heller ikke komme tilbud om sådan nogle investeringer.

Men netop derfor skal det understreges, at jeg synes, at det er et godt eksempel netop med Femer Bælt i sin tid, hvor man absolut afviste enhver snak om privat finansiering, private investorer, der kunne gå ind og bygge denne forbindelse. Jeg synes, det var kedeligt, at den daværende statsminister tog den beslutning, det skal der ikke herske nogen tvivl om. Vi så hellere i Fremskridtspartiet, at man havde sagt: Ja tak, bare kom i gang med at bygge, og så skal vi nok holde nallerne væk fra det!

Det handler ene og alene om at holde det offentlige ude fra så meget som muligt af den finansiering, når det drejer sig om større byggerier som Storebæltsforbindelsen, Femer Bælt osv.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Hr. Kaj Ikast siger, at jeg har sagt de her ting i 10 år. Ja, det har jeg, og jeg har også fået ret. Hr. Kaj Ikast har nemlig ikke ret, når han siger, at mine profetier ikke går i opfyldelse. Jeg vil godt have at vide: Hvilken en af profetierne, jeg er kommet med for 10 år siden, er ikke gået i opfyldelse?

Det eneste, der ikke går i opfyldelse, er, at DSB Gods nu ikke kan konkurrere, fordi lastbilerne får en takstnedsættelse på 40-50 pct. Det var jeg ikke klar over dengang, og det er sådan set det nye i denne her sag. Jeg har ikke været inde på økonomien i sin tid. Jeg har sagt, at konsekvenserne af de faste forbindelser og på Storebælt bliver de og de og de, og de er der stadig væk, og de er så blevet forstærket med den takstnedsættelse, der kommer i dag.

Derimod kan man sige: Hvor er det, byggeriet er forfejlet? Det er det da på den kollektive side. 3 år foran skulle tunnelen være, og det er den da ikke blevet. Den får kun et halvt til et helt års forspring og kan slet ikke nå at opbygge den kundekreds, der lå i det her netop for DSB Gods og DSB-togpassagerer. Så det er da dér, det er gået galt. Samtidig holder prognoserne ikke, og det er jo derfor, man laver dem om med de her lovforslag. Prognoserne for Storebælt holder ikke for DSB's del.

I den rapport, der kom om det her i august måned, står der, at når man i A/S Storebæltsforbindelsen for 8 år siden sagde 9 millioner passagerer på Storebælt, så viser de reviderede tal i dag, at det bliver 6,5. Det er da mange millioner kroner mindre end det, man havde regnet med, fordi man kunstigt fremspringer det hele.