

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Der stak hr. Jan Kørpe Christensen jo hovedet ind i løkken én gang mere. Hvad var grunden til, at man egentlig sagde nej til de tilbud, der kom fra Deutsche Bundesbank om finansieringen af Femerforbindelsen? Det var, at priserne for jernbanen pr. ton var så dyre, at ingen jernbaner ville betale dem. Prisen var så dyr, at ingen bilister ville benytte forbindelsen, og dermed var der ikke nogen som helst prognoser, der kunne holde til dens afvikling, og det ville nærmere være en katastrofe.

Derfor sagde vi, at selvfølgelig skal vi have en Femerforbindelse, men vi finansierer den på den måde, der er bedst for forbindelsen og for Danmark, og det er de finansieringsmetoder, vi har anvendt både på Storebælt og på Øresundsforbindelsen. Det viser resultaterne jo også af bygningen, hvorimod kanaltunnelen blev mere dobbelt så dyr, som man oprindeligt kalkulede med, og det var jo rent privat finansiering, som hr. Jan Kørpe Christensen går ind for.

Til hr. Tommy Dinesen vil jeg gerne sige, at hr. Tommy Dinesen konstant har sagt, at man ikke kunne bygge broen til den pris, vi havde forudsagt.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Jeg vil blot knytte en enkelt kommentar til debatten. Til hr. Tommy Dinesen skal jeg understrege, at jeg er ikke enig i, at rabatterne på den faste Storebæltsforbindelse for lastbilernes vedkommende bliver så store, som hr. Tommy Dinesen har regnet sig frem til, for man skal jo huske på, at man over for det skøn, som vi har foretaget, og hvor vi groft beregnet er kommet frem til en gennemsnitsrabat på 35 pct., skal stille den rabat, som DSB ifølge lovens bestemmelser skulle have betalt, og som jo er på 60 pct. eller derover, og dermed synes jeg der er en fornuftig balance i forbindelsen.

For det princip, der er lagt til grund for det betalingsystem for Storebælt, som er forhandlet til rette mellem forligspartierne, og som nu vedtages, er det princip, at broen skal hvile i sig selv, og det vil sige, at det skal kunne vedligeholde broforbindelsen og forrentede lån, der er optaget, og over en passende periode betale lånene tilbage. Og det skøn, vi har i øjeblikket, går ud på, at der vil være en tilbagebetalingstid på 30-35 år, og det synes jeg er rimeligt i

betragtning af, at konstruktionen er bygget til at kunne stå i 100 år.

Og det ville være lidt absurd at tage en højere betaling end højst nødvendigt og dermed skabe en unødvendig kunstig økonomisk barriere for samhandelen og samlivet mellem Øst- og Vestdanmark.

(Kort bemærkning).

Svend Erik Hovmand (V):

Jeg skal kun gøre en lille bemærkning til hr. Jan Kørpe Christensens bemærkning om en eventuel forbindelse over Femer Bælt:

Jeg har personlig den opfattelse, at det er vigtigt at få etableret en fast forbindelse så hurtigt som muligt, ikke bare for den del af Danmark, vi her taler om, men for hele Danmark, for jeg tror, det er kolossalt vigtigt at sætte en stopper for den alternative fugleflugtslinje, der nu er ved at blive bygget op direkte mellem Sverige og Rostock, fordi vi efter min opfattelse bruger for mange penge eller bruger pengene forkert ved at styrke infrastrukturen øst-vest i Danmark i stedet for syd-nord.

Og jeg tror, det i virkeligheden uanset finansieringsformen er meget, meget vigtigt at arbejde på hurtigst muligt at få Danmark placeret i det europæiske trafiknet, sådan at vi indtager vores plads som et hængsel mellem kontinentet og Skandinavien. Men det er selvfølgelig klart, at de synspunkter med hensyn til finansieringen, som vi har fremsat, ændrer vi ikke.

Ole Donner (DF):

Der skal ikke være tvivl om, at Dansk Folkeparti går ind for privat finansiering, når det drejer sig om faste forbindelser og andre større anlæg. Og vi mener, at hvis man foretager en privat finansiering, må det være udbud og efterspørgsel, der afgør, om det er en god eller en dårlig forretning.

Og når hr. Kaj Ikast nævner Femerforbindelsen og siger, at grunden til, at man ikke ville tage imod det tilbud, som Deutsche Bundesbank kom med, var, at så kom bilerne og togene til at betale alt for høje priser, når de skulle benytte forbindelsen, og at det så ville være en dårlig forretning, vil jeg sige, at det jo er Deutsche Banks og de private investorers problem, og hvis de først har investeret X antal milliarder i en forbindelse, er det jo klart, at de er nødt til at sætte priserne sådan, at der i hvert fald er nogle, der har råd til at benytte den. Og de skulle såmænd nok finde ud af på et tidspunkt at sætte