

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken, at fru Margrete Auken skulle finde nogle andre kilder og tappe af. Storebæltsøkonomien er god. Havde DSB overholdt den aftale, vi lavede, da vi i 1986 lavede aftalen og kørte den igennem, skulle de have betalt deres egen bro og have lov at eje den. Men de kunne jo ikke betale den og ville ikke betale så meget, og det var jo dem, der byggede den.

Bilbroen har hele tiden været en virkelig god indtægtskilde for staten. Det har jeg aldrig lagt skjul på, og det er den stadig væk. Og hvis vi ville, så skulle man have sat priserne betydelig længere ned, hvis man skulle have holdt den normale internationale brotakst. Man holdt den oppe i dette meget høje niveau for ikke at slå færgefarten i stykker på Kattegat. Det var vist den eneste naturlige begrundelse for det. Vi kunne sagtens have sat den langt længere ned for bilernes vedkommende, men det er en enighed mellem regeringen og forligspartierne, og så ligger vi på det stade. Og miljøet: Det er en stor forbedring i forhold til, hvad det var før.

(Kort bemærkning).

Margrete Auken (SF):

Jeg tror, at vi alle sammen kan huske hr. Kaj Ikast stå og sige, at det var flot, da tunnelen blev oversvømmet. Og det var så den, som jo bl.a. var skyld i, at det blev meget dyrt, og så kan man sige, at det så var DBS's skyld, at det gik sådan, og det kunne de så bare have betalt.

Nej, dér blev de ved den lejlighed tvunget ind i en ordning, hvor de skulle leje i stedet for, og dermed har man fået dem til nu vedvarende at bidrage til det maskineri. Og jeg ved godt, at det vil være at opgive på forhånd at forklare hr. Kaj Ikast, at tegnet på, at man sætter takster ned, sådan som man har gjort det, ikke er et tegn på, at økonomien har det godt. Det er et tegn på, at man skal have flere biler til at køre på den bro.

Det er præcis det regnestykke, vi har på Øresundsbroen, hvor det svenske beregningsfirma siger, at hvis vi skal have økonomi i broen, skal vi helt ned på 37½, for så får vi tilstrækkelig mange biler til at køre over Øresundsbroen.

Det er sådanne beregninger, som jeg nok vil mene at der er lidt mere hold i end dem, hr. Kaj Ikast kommer med. Og så vil jeg spørge: Hvorfor er man blevet ved med at forskubbe tilbagebetalingsperioden for Storebæltsbroen?

Hvorfor sætter vi den så ikke bare ned, hvis økonomien er så god, til 15 år f.eks.?

(Kort bemærkning).

Ebbe Kalnæs (CD):

Jeg vil gerne sige til fru Margrete Auken, at den lave bropris, fru Margrete Auken taler om, tror jeg ikke opleves voldsomt lav. Det er klart, at hvis man sammenligner den med de seneste år, inden broen blev taget i brug, hvor Scandlines' prisstigninger var ganske voldsomme og vi havde en ekstremt høj færgespris – så høj, så man gik ud fra, at de skulle have betalt færgerne tilbage inden de stoppede – så er det klart, at så er den stor. Men når vi byggede en bro i det her land imod fru Margrete Auken, så var det selvfølgelig for at opnå en mobilitet og en fleksibilitet.

Og jeg vil gerne spørge fru Margrete Auken, om det at bygge en bro og så bagefter have ønsket om at have prisen så høj, så man ikke kører på den, om der er nogen ræson i det.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Jamen fru Margrete Auken, det er jo ikke mig, der står og opfinder, hvem der ikke kunne betale deres bro, de ville have bygget til 1,16 mia. kr. Man fik en pris på 550 mio. kr. Det var DSB. De har selv kæmpet for, at de skulle få og eje broen, og så kunne de ikke betale den. Så måtte vi lave priserne om og få det hele til at køre, og jeg synes, der har været udvist stor smidighed for at få hele prissystemet til at køre, uden at der kan skydes os noget som helst i skoene, sådan som fru Margrete Auken altid har villet det. Siden 1986 har hun påstået, at det her ikke kunne gå rundt, og at det ville ødelægge miljøet, og ingen af delene er sket.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Ja, det kunne lyde, som om fru Margrete Auken er ked af, at vi ikke har nogle flere hurtigfærger, men det kunne selvfølgelig også være en løsning at få fragtet nogle både hurtigt herover til Sjælland fra Jylland.

Men jeg vil da gerne spørge fru Margrete Auken: Synes fru Margrete Auken ikke, det er en fordel, at man bruger 25 pct. mindre brændstof, end man tidligere gjorde, når man kører fra København til Århus i bil? Det må dog være et fremskridt.