

gesom det kostede at komme over med en færge.

Så sammenholder jeg det bare med, at man i mellemtiden har hævet havnetaksterne på Frederikshavn Havn, sådan at Frederikshavn Havn giver et meget, meget stort millionbeløb i overskud hvert år, specielt betalt af Stena Line og til dels Color Line med det resultat, at lastbiltrafikken nu går ned igennem Sverige og kommer til det endnu stærkere, når vi får Øresundsbroen på plads. Det er uhensigtsmæssigt med hensyn til CO₂-udledning, og det er det, vi snakker om her i dag. Så jeg tillader mig bare at hægte nogle praktiske ting sammen, og hvis man indrettede dem rigtigt, kunne man reducere CO₂-udledningen.

Så til hr. Heiselberg: Jeg vil bare minimere biltrafikken. Jeg vil ikke have genet flere over på færgerne, jeg vil bare have, at vi tænker os en lille smule mere om, inden vi tager en smuttur, og måske vælger den kollektive trafik i stedet for, som vi skal investere i, sådan at den er til at bruge, og så vi kan være i togene.

Så vil jeg gerne orientere hr. Heiselberg om, at den landsdel, som hr. Heiselberg repræsenterer, nemlig Nordvestjylland, Viborg Amt, Thy, også bliver ramt af, at det er for billigt at komme over Storebælt. Det styrker nemlig de centrale egne af landet til ulempe for de decentrale egne af landet. Og man kan spørge hr. Heiselberg, hvor byggefirmaerne i hele Jylland har noget at lave i øjeblikket. Det har de i Århus og i trekantområdet; det er dér, udbygningen sker.

Der er en meget stærk skævvridning af Danmark på vej, bl.a. fordi det er blevet så snildt at komme sammen i de centrale dele af landet. Det sætter os i yderområderne bagefter, og det burde vi faktisk have en fælles interesse i at modvirke.

(Kort bemærkning).

Kaj Ikast (KF):

Det var jo aftalen om Nordic Link fra Hirtshals til Vestnorge og fra Frederikshavn til Østnorge og til Göteborg. Den aftale om, at man sender trafikken igennem dér, er jo gået igennem det norske Storting. Derfor skulle vi bygge de to nordjyske motorveje, og det har vi levet op til. Så der har aldrig nogen sinde været noget som helst, der kunne sammenblandes med havnetakster. Vi har haft rigeligt med aftaler rundt omkring i landet, da vi skulle lave Storebælt.

Og i øvrigt, hvis man fraskriver de rabatter, der i forvejen blev givet til erhvervslivet, er de indkalkuleret i de priser, der ligger på Storebælt, og det er inden for ganske få kroners nøjagtighed den pris, man betalte før, hvis man havde de rabatter, som nu gives inden for færgefarten.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Det er jo en fuldstændig syg teori, at det skulle gå ud over vestjyderne i Viborg Amt, hvis det er sådan, man ikke hæver brotaksterne med ca. 10. kr. for at komme over. Det har overhovedet ingenting at sige.

Det, der er en fordel for alle parter i vort land, er, at man kan komme så billigt og så effektivt frem i trafikken, som det overhovedet er muligt. Og der er lagt afgifter nok på af alle slags, både registreringsafgifter og bilafgifter, som vi har talt om her i dag. Så jeg synes ikke, at Kristeligt Folkeparti skal bidrage til, at det skal give et alibi til, at man kan sætte nogle afgifter op fra venstrefløjspartiernes side.

(Kort bemærkning).

Ole M. Nielsen (KRF):

Til hr. Ikast igen: Jeg omtaler ikke andre aftaler end Storebæltforligets aftaler om takster på Storebælt, og så nævner jeg, at det, at man har sat taksterne ned dér, er i modstrid med, at man samtidig hæver havnetaksten. Det er ikke på trods af nogen aftale, det er vi helt enige om. Det er bare utrolig uhensigtsmæssigt i forhold til de mål, som jeg gerne vil opfylde, nemlig at Nordjylland ikke bliver en blindtarm, og at vi sænker vores CO₂-udledninger.

Og det er da rigtigt, at 10 kr. – det er til hr. Heiselberg – ekstra på Storebælt ikke er nok. Nej, nej, men Storebæltstaksterne er også mere end 10 kr. for lave. Det er en kendsgerning, at der sker en skævvridning af vort land, fordi de centrale dele nu bliver rigtig styrket, og det skal vi ikke misunde dem, men det er bare utrolig uhensigtsmæssigt, at de decentrale dele af landet kommer bagefter. Det bliver de centrale dele af landet heller ikke ved med at være glade for. Det er jo utrolig træls for de centrale og de stærke dele af landet, hvis den elektroniske pengeoverførsel kun fungerer en vej, nemlig fra det centrale ud til det decentrale. Vi skulle helst have råd til at putte noget i den anden ende også.