

[Trafikministeren]

Takstniveauet for bilerne skal i henhold til regeringsaftalen tage udgangspunkt i takstniveauet for Helsingør-Helsingborg-overfarten. Herved skal sikres hensynet til luftmiljøet. Det er derfor ikke tanken at fastsætte yderligere eller specielle miljøkvalitetsmålsætninger for Øresundsregionen. Det er heller ikke indeholdt i forslaget til målsætninger i den rapport, der danner grundlag for den offentlige høring.

I tidligere stillede spørgsmål, spørgsmål nr. S 61 og spørgsmål nr. 3 og 4 fra Folketingets Miljø- og Planlægningsudvalg, har jeg allerede redegjort for, at Øresundsforbindelsen i sig selv vil have marginal indflydelse på den globale og regionale luftforurening. Dette understøttes også af de vurderinger, der er foretaget i forbindelse med den svenske miljøprøvning. Derimod indgår luftmiljøet i kontrol- og overvågningsprogrammet for landanlæg, og dette vil blive overvåget meget tæt.

I øvrigt skal jeg oplyse hr. Gade om, at jeg sammen med min svenske kollega har taget initiativ til et samarbejde med henblik på at fremme udviklingen af et miljøtilpasset transportsystem inden for Øresundsregionen. Hensigten med arbejdet er yderligere at mindske trafikens fremtidige miljøbelastning i regionen. Det er således hensigten, at der skal udarbejdes en fælles strategi for yderligere at forbedre forudsætningerne for tog og den kollektive trafik. Desuden skal mulighederne for at øge samkørslen i person- og lastbiler undersøges.

Gade (SF):

Jeg kan forstå, at regeringen mener, at Øresundsbroen kun får marginal indflydelse for luftkvaliteten i Øresundsregionen. Det har jeg hørt før. Men så er det, jeg ikke kan forstå, hvorfor regeringen så ikke netop vil lave en luftkvalitetsmålsætning. Man bliver jo mistænksom, når regeringen siger nej til at lave en luftkvalitetsmålsætning.

Derfor vil jeg spørge, om det er, fordi regeringen er bange for, at man så kommer i den samme situation, som koncessionsnævnet i Sverige er kommet i. Da det sagde nej til Øresundsbroen, var begrundelsen netop i høj grad en henvisning til trafikudviklingen og dermed luftforureningen i hele regionen.

Mit andet spørgsmål går på den redegørelse, vi fik i går. Hvad betyder det, at der nu står i den redegørelse:

»Opmærksomheden henledes på, at sådanne beregninger involverer størrelser (. . . trafikudvikling og takster for vejtrafikken), der kan være overordentlig vanskelige at forudsige.«

Hvad er det for en ladeport af muligheder for at ændre på taksterne, som regeringen åbner i de formuleringer?

Trafikministeren (Helge Mortensen):

Til det første spørgsmål skal jeg sige, at vi ikke er i den situation, som hr. Gade mener de er i i Sverige, nemlig at vi tvivler på, at økonomien kan hænge sammen. Det var svar på det første spørgsmål.

I det andet spørgsmål, taksterne og deres variabler, er udgangspunktet det, at der er enighed i regeringsaftalen om at fastholde den takst, der er på Helsingør-Helsingborg-overfarten, som udgangspunkt. Når vi så siger, at disse takster kender vi ikke nu, er det ikke for at fjerne udgangspunktet, men fordi man jo af enkle årsager ikke kan forudsige den helt præcise takst. Jeg skal understrege, at den takst på 160 kr., som fremgår af bemærkningerne til anlægsloven, jo også er et beregnet beløb, der er et gennemsnit af de takster, som i øvrigt var gældende på Helsingør-Helsingborg på det tidspunkt. Og en sådan usikkerhed med hensyn til det nøjagtige kronebeløb vil der selvfølgelig være.

Gade (SF):

Jeg synes, ministeren bekræfter, at der er opstået en ny usikkerhed fra regeringens side omkring taksterne for vejtrafikken. Det er helt nye formuleringer i redegørelsen; sådan nogle har vi ikke set før. Og ministeren understreger nu meget omhyggeligt, at det er udgangspunktet, og siger, at det kan være, det reguleres siden.

Vi havde sidste onsdag en diskussion, hvor vi jo kunne konstatere, at der – alt andet lige – med den samme takst ville være færre biler, der kørte over. Og det, der bekymrer mig nu, er, at regeringen sammen med svenskerne faktisk pusler med at diskutere en nedsættelse af taksterne, så vi får endnu flere biler over.

Derfor vil jeg spørge ministeren: Arbejder man med lavere takster? Og i forhold til det første spørgsmål vil jeg spørge: Hvorfor er luftkvalitetsmålsætningen en by i Sibirien for regeringen, når man synes, det er fornuftigt med en vandkvalitetsmålsætning?