

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

Jeg skal til det første spørgsmål sige: Nej, vi arbejder ikke med, vi forhandler ikke om lave-re takster. Udgangspunktet er det samme, som det er i anlægsloven. Det er der ikke røkket ved, og det vil der heller ikke blive røkket ved.

Med hensyn til det andet spørgsmål, spørgsmålet om, hvorfor der ikke er en luftkvalitetsmålsætning: Ja, det er der jo, som jeg netop svarede, allerede indbygget i regeringsaftalen. Både Sverige og Danmark er enige om, at af hensyn til luftmiljøet er det afgørende, at vi fastholder de takster, som hr. Gade meget naturligt spørger til.

Så vil jeg gerne understrege, at hverken her eller i Sverige er det sådan, at vi ikke har målsætninger for luftmiljøet. Vi har herhjemme en målsætning i trafikhandlingsplanen. Den vil blive fastholdt i den trafikplan, som jeg kommer med.

Det, der er det interessante, men som hr. Gade tilsyneladende enten ikke forstår eller ikke accepterer, er, at i forhold til de målsætninger udgør Øresundsforbindelsen 1-3 promille af den forurening, som kommer.

**Gade (SF):**

Dette sidste er jeg ikke enig i, og det er, fordi man skal inddrage hele trafikudviklingen i hele regionen.

Men må jeg spørge: Er det rigtigt forstået, at regeringen siger, at det er indbygget i aftalen, at man skal fastholde taksterne? Det var det ene, jeg fik at vide her. Fastholde, sagde ministeren. Samtidig sagde ministeren: Men taksterne kan man ikke være sikker på at fastholde, for de er kun udgangspunkter. Jeg vil spørge: Hvordan får regeringen det til at hænge sammen, at dette skal fastholdes, fordi det er dér, vi har luftkvalitetsmålsætningen, når man så samtidig siger: For øvrigt er taksterne kun et udgangspunkt; man kan jo ikke vide, hvordan de ender?

Hvordan får regeringen de to synspunkter til at hænge sammen? For mig stritter de i hver sin retning.

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

De stritter ikke i hver sin retning. Når jeg siger, at udgangspunktet er Helsingør-Helsingborg-overfartens priser, så er det med citat fra anlægsloven. Når der dér konkluderes, at det

er 160 kroner, så siger jeg: Det er ikke sikkert, det er det beløb – eller det er jeg næsten sikker på at det ikke er – i 1999, for til den tid vil det med det samme udgangspunkt være et andet kroner og øre-beløb.

Hermed sluttede spørgsmålet.

**Spm. nr. S 314****4) Til trafikministeren af:****Gade (SF):**

»Hvordan vil ministeren sikre en realitetsbehandling af de indkomne høringssvar fra den supplerende høring vedrørende Øresundsforbindelsen, og hvordan bliver Folketinget orienteret om disse notater og gennemregninger?«

**Skriftlig begrundelse**

Socialdemokraterne i Hovedstaden har bl.a. i et høringssvar anbefalet en stålbro, og Socialdemokraterne i 9. kreds, Amagerbro, har anbefalet en tunnel.

**Gade (SF):**

Der er jo kommet en del høringssvar fra den supplerende høring, og der er mange interessante svar, og der er grundige. Jeg vil nævne et par, der har interesseret mig selv meget, og jeg tror også trafikministeren. Socialdemokraterne i Hovedstaden har anbefalet en helt anden konstruktion end den, man har arbejdet med indtil nu, altså en stålbro, og Socialdemokraterne i 9. kreds, Amagerbro, har anbefalet en tunnel.

Derfor synes jeg, det kunne være interessant at få at vide, hvordan den realitetsbehandling bliver, og om Folketinget bliver inddraget i realitetsbehandlingen af de konkrete ændringsforslag, der er fremkommet i høringsfasen.

**Trafikministeren (Helge Mortensen):**

Der har været afholdt en offentlig høring om Øresundsforbindelsens kyst til kyst-anlæg, som sluttede i juli 1993. Der indkom dengang 227 indsigelser, forslag og ideer. Der har endvidere været afholdt en supplerende høring om anlæggets tekniske udformning, som sluttede i november. Hertil kom der 70 indsigelser, forslag og ideer, hvoraf to er underskriftsindsam-