

erhvervslivet og private borgere. Dansk Folkeparti kan støtte forslaget og ser frem til en positiv udvalgsbehandling.

#### **Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Med hensyn til aftalen om Storebælt: Ændringer af en række forudsætninger har nødvendiggjort en lovændring, således at vi fik en aftale om de kommende takster for benyttelsen af Storebæltsforbindelsen, og det har naturligvis været vanskeligt at forhandle på plads.

Jeg tror, man kan sige, at dette med at forholde sig til Storebæltsforbindelsen på en måde er så nemt, forstået på den måde, at det er nemt at forholde sig til, eller måske skulle jeg tilføje, at være imod forbindelsen. Den påkalder stærke følelser, og vi skal jo dele os efter anskuelse, og det tør siges, at det er sket i spørgsmålet om den faste forbindelse over Storebælt.

Partier, der var imod forbindelsen, da projektet blev vedtaget i sin tid, er stort set imod endnu. Jeg skal dog tilføje, at Det Radikale Venstre jo har meldt sig ind i aftalekredspartierne, for så vidt angår udmøntningen af de store opgaver, der står foran os, nemlig at tilrettelægge betalingsforløbet af det store byggeri, som nu ser ud til snart at kunne blive færdigt.

Jeg vil gerne sige, at Storebæltsforbindelsen jo ændrer ganske kolossalt på geografien i det danske samfund, forstået på den måde, at vi kommer til at opfatte afstande mellem Øst- og Vestdanmark ganske anderledes, end vi traditionelt har gjort det. Jeg tror, at for langt de fleste mennesker vil Storebæltsforbindelsen være til glæde og til gavn.

Det gælder ikke alene, når vi ser på, at priserne på varerne i supermarkedet måske kan sænkes en anelse, fordi taksterne på godstransporten nu går ned både for jernbanetaksternes og for lastbiltaksternes vedkommende. Det gælder også for privatbesøg på tværs af Storebælt, og det gælder også for de mange mennesker, der har behov for at pendle på tværs af Storebælt.

Den fysiske barriere forsvinder ved byggeriets afslutning. Den økonomiske barriere er der til dels endnu, men den er mindre, når dette lovforslag bliver vedtaget, end der var lagt op til ved projektets start og ved vedtagelsen af loven om den faste forbindelse over Storebælt.

Jeg vil gerne gentage over for hr. Tommy Dinesen og fru Jette Gottlieb, at jeg mener, at det er absurd at tro, at man kan føre miljøpolitik i transportsektoren i Danmark ved at fastholde – skal vi sige – kunstigt høje takster for bildelen

på Storebælt. Det står slet ikke mål med den opgave, det er at føre miljøpolitik i transportsektoren. Det er et forsøg på afladspolitik at gøre Storebælt til en stor miljøsynder.

Det er rigtigt, at lavere takster på Storebælt naturligvis medfører lidt øget trafik, men at stille det op, som om det er et stort miljøspørgsmål, som kan håndteres ved at fastholde nogle takster, der er højere for bildelen end nødvendigt er, synes jeg er absurd. Miljøpolitikken må styres med generelle styringsmidler.

Jeg vil gerne sige til hr. Jan Køpke Christensen, at spørgsmålet om buspassagerers betaling er fastlagt i bemærkningerne til lovforslaget, men er der indvendinger undervejs i udvalgsarbejdet, må vi jo se nærmere på det.

Det gik ikke helt op for mig, om hr. Jan Køpke Christensen støttede de forslag til takstnedsættelser, der er i det forslag, der nu behandles i Folketingssalen, eller om det var Fremskridtspartiets holdning, at vi skulle holde meget høje takster på Storebælt af hensyn til Vognmandsruten. Jeg tror, at det var sådan, det blev udtrykt af hr. Jan Køpke Christensen.

Det forekommer mig også absurd, hvis vi skal føre en takstpolitik på Storebælt, som er højere end højst nødvendigt, af hensyn til konkurrerende færgefart. Det tjener i alt fald ikke samfundsøkonomisk fornuftige formål i Danmark, det gavner ikke beskæftigelsen, det gavner ikke udvekslingen mellem mennesker, mellem landsdelene, og jeg finder, at det er en underlig form for planøkonomisk styring, der her plæderes for.

Fru Jette Gottlieb spørger om, hvordan takstbetalingen så skal være, og hvornår den kan ændres, for så vidt angår jernbanedelen. Det fremgår ganske klart af bemærkningerne, at DSB's betaling er 84 mio. kr. i startåret, 129 mio. kr. i det efterfølgende år og derefter 525 mio. kr. pr. år for benyttelsen af den faste forbindelse over Storebælt. Dette bygger på prognosegrundlaget, der hedder 8 millioner passagerer om året. Afgiften deles op i en fast afgift og en variabel afgift. Det vil sige, at kommer der flere passagerer end de prognosticerede 8 millioner passagerer om året, ja, så betaler DSB mere, men ikke, om jeg så må sige, fuld pris pr. passager, og modsat, hvis der er færre passagerer, betaler DSB naturligvis mindre.

Denne bestemmelse er forligspartierne enige om kan tages op til revision i år 2000, og alle er vel indstillet på, at taksterne på Storebæltsforbindelsen kan revideres undervejs i overens-