

stemmelse med de forudsætninger, der nu måtte være gældende: konkurrencesituation, brobyggeriets økonomi osv.

Må jeg så afslutte med at sige, at jeg er glad for hr. Kaj Ikkasts bemærkninger – at der ikke fra Det Konservative Folkeparti er medlemmer, der argumenterer for, at Storebæltsforbindelsen skal være gratis. Jeg tror også, at man må konkludere, at i en situation, hvor Storebæltsforbindelsens forpligtelser er at tilbagebetale lån, der løber op i nærheden af 40 mia. kr., er det i alt fald ikke i fremtiden muligt at finde en regering og en finansminister, der er indstillet på at overtage denne betaling. Jeg mener også, at det er helt i overensstemmelse med de forudsætninger, hvorunder Folketinget vedtog loven i sin tid, at det er brugerne, der kommer til at betale forbindelsen. At vi så er enige om, at der ikke nødvendigvis skal betales mere end højst nødvendigt, synes jeg er aldeles fornuftigt.

Og så er jeg utrolig glad for, at det er lykkedes at opnå enighed om, at vi har løst DSB's betalingsproblem, således at vi kan nedsætte DSB's betaling fra 1.240 mio. kr. om året til 525 mio. kr. om året. Det er nu ikke så ringe endda, vil jeg sige til fru Jette Gottlieb.

(Kort bemærkning).

Jette Gottlieb (EL):

Jeg er da fuldstændig enig med trafikministeren i, at man ikke kan føre miljøpolitik på Storebæltstaksterne. Det kræver jo helt andre, mere dramatiske håndtag at gøre det, f.eks. forhøjelse af benziner, indgreb i transportfradraget, afgiftspolitikken, betalingsringe om byerne, parkeringsrestriktioner og alle de forslag, som vi er kommet med i tidens løb. Men derfra og så til at sidde en negativ miljøpolitik overhørig er der altså et stort stykke vej. Selvfølgelig må vi da sige fra og gribe ind, når der bliver lavet en politik, som peger direkte den modsatte vej. Det er derfor, vi anfører det på den her måde.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg er glad for, at ministeren bekræfter, at hvis der er nogle ting under udvalgsbehandlingen, vi skal kigge på, så tager vi dem selvfølgelig op. Der har været rejst kritik fra turistvognmændene af, at de ikke i tilstrækkelig grad er blevet tilgodeset, og at de beregninger, som vi skulle have lavet, ikke har været helt korrekte. Hvis der skulle være fejl i dem, har vi også den aftale

med ministeren, at så retter vi dem under den behandling, som vi nu skal have i udvalget.

(Kort bemærkning).

Tommy Dinesen (SF):

Når ministeren siger, det er absurd at sige, at en takstnedsættelse på Storebælt ikke vil få den store indflydelse på trafikken, så er det ikke rigtigt. Først regnede man med, at der vil ske en stigning på Storebælt, når den er færdig, på godt og vel 30 pct. Man har nu sagt, at der ikke kommer så mange passagerer med; hvor man før regnede med 8 mio., da regner man nu med 6½ mio. Når der ikke kommer så mange passagerer, hænger det sammen med, at flere benytter bilen. De, der her benytter bilen, vil selvfølgelig benytte bilen over Storebælt. Samtidig med at man gør den billigere, betyder det også et ekstra trafikspring, ellers var der ikke nogen grund til at lave det. Summa summarum, der bliver et større trafikspring end det, man har kalkuleret med for 10 år siden. Det kan ikke undgås, det beklager vi. Det giver mere forurening, det giver en forværring af sikkerheden på vejene osv.

Trafikministeren (Jan Trøjborg):

Til hr. Tommy Dinesen: Jeg sagde ikke, at der ikke kommer flere biler over Storebælt. Det fremgår jo klart af lovforslaget, at vi regner med, at også takstnedsættelsen giver en øget trafik. Det, jeg prøver at forklare, er blot, at det er absurd at føre miljøpolitik ved brug af taksterne på Storebælt, hvis man ser opgaven i sin helhed, nemlig transportsektorens samlede miljøbelastning. Storebæltsforbindelsens andel af de korte personkilometer eller godstonkilometer i Danmark er jo så lille, så beskeden i forhold til den samlede kørsel.

Derfor mener jeg, det er at skyde gråspurve med kanoner at bruge takstpolitikken på Storebælt til at føre transportmiljøpolitik. Det, jeg understreger, er, at skal vi føre miljøpolitik i transportsektoren, der batter noget, der giver resultater, der har mening, der har betydning, så skal der bruges generelle styringsmidler. Disse generelle styringsmidler kan være skatter og afgifter. Der kan også fastsættes generelle krav til emissionerne fra transportsektoren. Det har vi haft held med for alle de forurenende stoffer, der påvirker mennesker, dyr og fauna: bly, partikler, NOx'er, kulbrinter osv., hvor vi får en halvering af de samlede emissioner.