

jømessige konsekvenser ved takstnedsættelsen på Storebælt. Det fremgik heraf, at en takstnedsættelse ville medføre en øget vejtrafik på den faste forbindelse, men at det samtidig skønnedes, at CO₂-udslippet samlet set ikke ville stige. Denne vurdering gælder fortsat.

Sund & Bælt vurderer på baggrund af de konstaterede trafiktal, at den faste forbindelse over Storebælt har fået det samlede energiforbrug til at falde. Faldet i energiforbruget ser ud til at blive 10 pct. større end forventet i 1997. Det skyldes, at en væsentlig del af den øgede trafik har været overflytning af trafik fra mere energikrævende transportformer som færger og fly. En tur med bil fra København til Århus over Storebælt koster næsten 25 pct. mindre i energiforbrug end tidligere, hvor transporten over Storebælt fandt sted med de gamle bilfærges.

På grundlag af de nuværende prognoser for trafikken på de faste forbindelser vurderer Sund & Bælt, at den faste forbindelse over Øresund vil få en positiv effekt på energiforbruget og dermed på CO₂-udslippet fra trafikken. Jeg skal understrege, at vurderingen er baseret på prognoser, og at takstniveauet på Øresundsforbindelsen endnu ikke er fastlagt. Takstniveauet på Øresundsforbindelsen forventer jeg kan fastlægges i samarbejde med svenskerne senere på foråret i år.

Femer Bælt-forbindelsen befinder sig fortsat i en undersøgelsesfase, og det er for tidligt at konkludere på de energimæssige konsekvenser, men med erfaringerne fra Storebælt og forventningerne til Øresund er det vel sandsynligt, at en fast Femer Bælt-forbindelse også vil give en CO₂-reduktion, men vi har jo ikke taget stilling til en fast forbindelse.

Bedre transportmuligheder og bedre infrastruktur giver mere transport. Det kan vi lige så godt erkende. Vi bygger de faste forbindelser, for at der skal drages nytte af dem. Det gør danskerne så, det gælder både bane og vej, og det er med til at knytte landet sammen.

DSB har fået en stor passagerfremgang efter åbningen af forbindelsen under Storebælt. En del af passagererne kommer fra indenrigsflytrafikken, som er reduceret med næsten 25 pct. efter den faste forbindelses åbning. Energiforbruget pr. personkilometer for flytransport er godt fem gange højere end energiforbruget for togtrafik. Det er en del af forklaringen på de positive miljøkonsekvenser af de faste forbindelser. Det er i øvrigt værd at bemærke, at der for

pendlere findes et væsentligt økonomisk incitament til at rejse med tog over Storebælt frem for at benytte bil.

Udviklingen i trafikken belastning går, som jeg har nævnt, på nogle områder i den rigtige retning, men der er også uløste problemer. Vi har ikke hidtil kunnet knække kurven med hensyn til transportsektorens CO₂-udslip. En fortsættelse af den hidtidige stigning er ikke bæredygtig. Der er behov for en konstruktiv dialog og et samarbejde med befolkningen og mellem Folketingets partier for at hjælpe udviklingen på rette spor.

Regeringen har inviteret til en sådan debat, og jeg er glad for denne lejlighed til nærmere at redegøre for den faktiske udvikling og for det oplæg til debat, som regeringen har udsendt til støtte for debatten.

Forhandling

Søren Kolstrup (EL):

På baggrund af de i min begrundelse nævnte tre punkter skal jeg anbefale følgende:

Forslag til vedtagelse

»Folketinget opfordrer regeringen til at indfri målet om en stabilisering af transportsektorens CO₂-udslip på 1988-niveau gennem opstilling af årlige CO₂-målsætninger og opfordrer regeringen til at gennemføre en analyse af, hvorledes takstpolitikken over Storebæltsforbindelsen, den kommende Øresundsforbindelse og en eventuel Femerforbindelse kan bidrage til opfyldelse af målsætningen.«
(Forslag til vedtagelse nr. V 24).

Formanden:

Der er nu fremsat følgende forslag til vedtagelse: (Se ovenfor). Dette forslag indgår herefter i forhandlingen.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg skal for det første koncentrere mig om det spørgsmål, som trafikministeren rejste til sidst, nemlig om broforbindelserne er med til at styrke eller underminere den danske CO₂-politik.

Storebæltsforbindelsen blev jo lanceret som et redskab til at give jernbanen et forspring. DSB og dermed den kollektive trafik skulle styrkes ved at indvi jernbaneforbindelsen 3 år før vej-