

forbindelsen. Det var Socialdemokratiets betingelse for at deltage i broeventyret. Men de 3 år blev til 1 år, og jernbanens bro blev til bilernes bro. Budgettet blev overskredet. Brobyggerne så sig nødsaget til at træffe en række foranstaltninger, der kunne sikre broens økonomi. De sidste 2 år inden åbningen blev tilbagebetalingstiden forlænget fra 31 til 40 år.

For det andet: DSB skulle ikke længere eje jernbanedelen af Storebæltsforbindelsen, men leje sig ind. Tidligere ville DSB som ejer være gældfri efter 30 år. Nu skal de til evig tid betale en leje.

For det tredje: Der blev ved den såkaldte supplementsaftale af 24. oktober 1996 igangsat en sænkning af biltaksterne på 20 pct. i forhold til anlægsloven, og rabatordninger blev introduceret for at skabe mere trafik og mere provenu.

For det fjerde: A/S Storebæltsforbindelsen taler selv udtrykkeligt om ny trafik og mere ny trafik, altså ikke blot trafikomlægning, men evnen til at skabe ny trafik. Altså et trafikspring og dermed et bedre indtægtsgrundlag.

For det femte: A/S Storebæltsforbindelsens oprindelige prognose fra 1988, der forudså 12.200 biler i døgnet, ja, den prognose er blevet sprængt. Man har nu en stigning på 68 pct. Jernbanernes bro er blevet til bilernes bro.

Hele formelen for denne her manøvre står formuleret i bilag 3 til den såkaldte supplementsaftale fra 1996: Det vil være muligt at nedsætte de billetpriser, som bilisterne skal betale for at køre over Storebæltsforbindelsen, hvis der accepteres en vis forlængelse af projektets tilbagebetalingstid. Maskinen skal kunne svare sig selv.

Men vi ved også, at mere trafik giver større CO₂-udslip. Jeg ved godt, at hvis man befinder sig i det danske Trafikministerium eller følger den sidste prognose, vi har hørt om, eller analyse, hvis man skal kalde den sådan, fra Sund & Bælt, ja, så er man i stand til at besmykke den grumsede verden. Her forlyder det jo, at hvis jyden i stedet for at tage en af de nye stærkt forurenende hurtigfærger på Kattgat vælger broen, vil der alligevel blive en miljøgevinst, og så kan – eller i hvert fald kunne – Trafikministeriet og sådan set også Sund & Bælt glad og fro konkludere: På baggrund af ovennævnte miljøvurdering skønnes det, at CO₂-udslippet ikke vil stige som følge af takstnedsættelsen.

Jeg må sige, at Trafikministeriet og Sund & Bælt, så vidt jeg kan se, kan leve en tilværelse

fri for sorger, hvor man netop ikke har den pointe inde, at der jo her er tale om et løbende trafikspring.

At hindre en lignende udvikling over Øresund og sikre, at bropolitikken kommer i overensstemmelse med CO₂-politikken turde være elementært.

Enhedslisten finder det nødvendigt at stille det spørgsmål: Er det ikke korrekt, at CO₂-politikken på transportområdet er blevet underløbet af den førte bropolitik, der vil mere trafik, mere provenu og stadig mere CO₂-udslip? Og i givet fald: Hvordan forhindrer vi i fremtiden noget sådant? Hvordan kan vi lave nogle modtræk over for en sådan udvikling?

Det ene forhold, som det er vigtigt at holde sig for øje, er, at vi ikke bliver underløbet i vores fremadrettede kollektive trafikpolitik af bropolitikken. Vil vi en begrænsning af CO₂-udslippet, så må vi også ville en bedre og billigere kollektiv trafik. Vi ved, at det stigende CO₂-udslip skyldes væksten i transportarbejdet kombineret med privatbilismens altdominerende andel af alt transportarbejde.

Altså bilejerskabet er jo ganske vist kun steget svagt, men et er sikkert: folk kører simpelt hen længere i de biler, de rent faktisk har. Det går forrygende. Vi ved, at trafikken er ansvarlig for mindst 20 pct. af bidraget til forøgelsen af drivhuseffekten, og hvis vi så medtager produktion af brændstof, trafikmidler, skrotning m.m., ja, så tegner trafikken sig måske for 25 pct. af bidraget til forøgelsen af drivhuseffekten. Alene af den grund er der behov for at leve op til målsætningen om en stabilisering af CO₂-udslippet på 1988-niveau.

Den eneste måde at opnå troværdighed i dette arbejde på er, så vidt Enhedslisten kan se, at opstille årlige målsætninger. Noget sådant forudsætter imidlertid, at vi tager de nødvendige midler i anvendelse. Det kunne være, at bedre og billigere kollektiv trafik blev finansieret gennem reduktion af det beføringsfradrag, som ikke mindst højindkomsterne i HT-området lever godt af. Vi kunne etablere bedre og billigere kollektiv trafik i de store byer gennem betalingsringe, der virker her og nu, vi kunne etablere citycentraler for distribution af varer og forbud mod diesellastbiler i byerne, som virker her og nu, og vi kunne lave en massiv styrkelse af coastertrafikken gennem fjernelse af havneafgifter, som kunne komme til at virke her og nu.