

(Kort bemærkning).

**Kaj Ikast (KF):**

Jeg ved ikke, om jeg ikke har fået skældud nok i årenes løb for de to nordjyske motorveje. Jeg synes, det er rigtigt, de skal være der. Det er den erhvervsfremme, som man lavede til Nordjylland, og det var det, nordjyderne ønskede, og det bliver ikke nogen blindtarm, for når hele den norske og den svenske trafik skal gå ned igennem de to hovedakser, så bliver det et led i de europæiske motorveje til Centraleuropa. Jeg kan ikke se andet, end at det er en stor fordel for Nordjylland på alle måder.

Afgiften i havnen skal man tale med regeringen om. Så må Kristeligt Folkeparti jo komme med et forslag til at sætte den ned, og så må vi stemme om det.

(Kort bemærkning).

**Ole M. Nielsen (KRF):**

Nu har jeg faktisk aldrig været af den formening, at motorveje sikrer erhvervsudvikling, men det er da kedeligt, at når vi får motorvejene, at vi ikke har noget at bruge dem til.

Det er helt klart, at med den takststruktur, man har nu, reducerer man færgetrafikken og trækker trafikken ned igennem Sverige over broerne i stedet for. Det kan man se, og man kan spørge færgerederierne, og det kommer der tal frem på her i den ganske nærmeste fremtid.

I øvrigt har jeg bedt ministeren om at komme med en opstilling over udviklingen i henholdsvis brotakster og havnetakster, så vi kan se, hvad det er, der sker. Men vi kan måle det på de helt konkrete tal, at trafikken over Frederikshavn Havn falder nu, og den har givet et drabeligt overskud til staten i mange år.

**Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):**

Jeg vil gerne takke ordførerne for bidragene til debatten. Ikke mindst synes jeg for jernbanens fremtid synes jeg har været rørende. Jeg vil sige, det også er nødvendigt. Et effektivt kollektivt trafiksystem, også for godset for så vidt, er et væsentligt element også i en strategi for at nedbringe transportsektorens CO<sub>2</sub>-bidrag.

Så lige til en enkelt bemærkning til den sidste ordveksling her imellem ordførerne fra Kristeligt Folkeparti og fra Det Konservative Folkeparti:

Det er klart, at når man tager et anlæg i brug som Storebælt, så rykker det på trafikmønstrene, og det kan være vanskeligt at regne det hele

ud på forhånd, selv om vi har gjort store anstrengelser i det år, der ligger op til, at broerne er taget i brug, og selv om der er gjort store anstrengelser for at regne ud, hvad der ville ske med trafikken, i det øjeblik den faste forbindelse var taget i brug, og det gælder både på jernbanesiden og på vejsiden. Men det er vanskeligt, og der er ingen tvivl om, at det har effekter langt ud over de helt nære omgivelser.

Jeg vil godt komme med nogle enkelte få ekstra bemærkninger omkring Storebælt i relation til taksterne. Det er jo rigtigt, at der blev lavet en aftale i 1996, som indebar en reduceret betaling i forhold til det oprindelig forudsatte for at passere broen, men det gjaldt jo ikke bare for bilerne. Det gjaldt også for togdelen, og man skal huske i den her debat, at da fik man faktisk også reduceret betalingen for togsiden, hvilket har været helt afgørende for den succes, som DSB har med at sende både passagerer og gods, men især passagerer, over Storebælt.

Hvis vi skal se på den oprindelige sammenhæng, der var til færgetaksterne, må vi jo nok i sandhedens navn i dag sige, at der ikke er så meget sammenhæng mere i forhold til de oprindelige færgetakster, som var udgangspunktet. Men vi vurderer jo hele tiden broens økonomi og har jo hele tiden det for øje, at den skal være fuldt brugerbetalt.

Derfor skal vi også om et årstid igen vurdere selve niveauet for taksterne på Storebælt med henblik på at sikre, at broen har en sund økonomi, som gør, at man kan finansiere tilbagebetalingen over et acceptabelt antal år. På nuværende tidspunkt er der ingen faresignaler, om jeg så må sige, men det er vigtigt, at vi løbende følger med udviklingen og følger den økonomiske udvikling på den faste forbindelse over Storebælt.

Men med hensyn til virkningen og betydningen for CO<sub>2</sub>, tror jeg nok, at dér, hvor det virkelig kan flytte noget den ene vej eller den anden vej, er, når broen er tilbagebetalt. Så kan man jo sige, at der er en valgmulighed. Men det er jo for kommende generationers beslutningstagere at tage stilling til, når broen er færdigfinansieret, om det så skal være frit at køre over, eller om der stadig væk skal være en afgift. Det er virkelig noget, der vil få en betydning, men det er jo noget, der først skal tages stilling til til den tid, og det ligger jo 30, 40 år ude i fremtiden. Så det tror jeg slet ikke, vi skal bekymre os om i Folketinget i dag.