

er løbende genstand for drøftelse i dialogen mellem Tyrkiet og EU-landene.

Ad spm. nr. S 3180

Fra trafikministeren er modtaget supplerende besvarelse af et af Søren Kolstrup stillet spørgsmål. Spørgsmålet, der sammen med det foreløbige svar er optaget i Folketingstidende 1998-99, forhandlingerne side 8256, lød således:

Til trafikministeren (10/9 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil ministeren fremlægge beregningsgrundlaget (formler og tal) for Sund & Bælts beregninger af den transportmæssige miljøeffekt af Storebæltsforbindelsen samt oplyse, om ministeren er enig i Transportrådets beregninger over øst-vest trafikens energiforbrug, herunder oplyse, hvor meget biltrafikken må stige, før det samlede energiregnskab bliver negativt, når energiforbruget på at bygge Storebæltsforbindelsen indregnes i regnestykket?«

Supplerende svar (4/ 10 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Ved brev af 16. september 1999 meddelte jeg, at jeg ville vende tilbage med en besvarelse af spørgsmålet inden 14 dage.

Jeg har efterfølgende modtaget et notat fra Sund & Bælt af 20. september 1999, som indeholder en udførlig redegørelse vedrørende miljøeffekter af Storebæltsforbindelsen.

Hovedkonklusionen er, at der er plads til op til 28.000 biler pr. døgn i biltrafikken over Storebæltsbroen før energiregnskabet bliver negativt. Dette svarer til en stigning på ca. 80 pct. i forhold til Sund & Bælts prognose.

Notatet er samtidig med dette brev fremsendt til spørgeren og til Folketingets Trafikudvalg.

Spm. nr. S 3245

Til trafikministeren (15/9 99) af:

Søren Kolstrup (EL):

»Vil ministeren redegøre for den danske regerings holdning til billetprisen for togpassagerer over den kommende Øresundsforbindelse, herunder om regeringen som den svenske regering gennem et ekstra tilskud vil sikre billetpriser til almindelig takst mellem København og Malmø svarende til takster på tilsvarende strækninger i Danmark?«

Svar (4/ 10 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Det er som bekendt et udgangspunkt for etablering af Øresundsforbindelsen, at denne skal brugerfinansieres. For jernbanens vedkommende er det i aftalen om etablering af Øresundsforbindelsen bestemt, at der fra såvel de danske som svenske jernbaner skal betales 150 mio. danske kroner i 1991 priser til Øresundskonsortiet for brugsretten til jernbanedelen over Øresund.

Denne bestemmelse er på dansk side efterfølgende udmøntet til, at Banestyrelsen betaler det nævnte beløb, som vil andrage 187 mio. kr. i aktuelle priser, til Øresundskonsortiet. Til gengæld opkræver Banestyrelsen afgift af alle de tog, som passerer forbindelsen. På svensk side gør der sig noget tilsvarende gældende. Banverket betaler et tilsvarende beløb og opkræver afgift af passerende tog.

Der foreligger endnu ikke nogen aftale med den svenske side om broafgiften for tog, men det forventes, at afgiften for den danske halvdel vil ligge noget højere end afgiften på den svenske halvdel. Til gengæld yder den danske stat tilskud til persontogtrafikens (DSB's) betaling af afgiften, hvilket ikke gøres af den svenske stat til den svenske operatør.

Alt i alt er det mit indtryk, at der ikke er forskel på de to staters tilskud til nedbringningen af billetprisen på den fremtidige togforbindelse.

Min holdning til billetprisens højde har jeg tidligere givet udtryk for. Prisen er nok høj i forhold til en sammenlignelig afstand på en almindelig landstrækning i Danmark, men dog niveaumæssigt på linie med de takster, som gælder for at rejse over Storebælt i tog. Begge de to strækninger er karakteristiske ved, at der er tale