

Når man desuden fratrækker de 2.375 læger født i perioden fra 1940, som har en udenlandsk bopæl, er der i dag i alt 16.361 dansk autoriserede læger, som er beskæftiget i Danmark. Deraf er 6.143 kvinder, hvilket svarer til 37,5 procent af lægerne.

Spm. nr. S 2379

Til trafikministeren (19/4 2000) af:

Ester Larsen (V):

»Vil ministeren detaljeret redegøre for de beregninger over den forventede påvirkning af indtægtsprovenuet, der har ligget til grund for indførelse af rabatter på taksterne for Øresundsbron?«

Svar (8/5 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Øresundsbro Konsortiet har oplyst følgende:

»Ved takstfastsættelsen for køretøjer over Øresundsbron har Øresundsbro Konsortiet fulgt de principper, der er indeholdt i Regeringsaftalen mellem Danmark og Sverige om anlæg og drift af den faste forbindelse over Øresund.

Principperne er, ud over at Øresundsbron skal være langsigtet lønsom:

- at der skal tages hensyn til den sporbundne trafik,
- at der skal tages hensyn til integration i regionen,
- at der skal tages hensyn til miljøet, og
- at der skal tages hensyn til takstniveauet på overfarten Helsingør-Helsingborg

Den nuværende trafik over Øresund består i hovedsagen af transittrafik mellem Danmark og Sverige. Når Øresundsbron åbner og trafikken mellem København og Malmø kommer i gang, må man forvente en kompliceret sammensætning af transit- og lokaltrafik, hvorfor taksterne bør afspejle den situation.

For transittrafikken er der lagt et prisniveau svarende til niveauet på Helsingør-Helsingborg overfarten.

For den lokale trafik er integrationssynspunktet søgt tilgodeset gennem indførelse af en

differentieret takst – en bonussystem, hvor taksten er afhængig af, hvor ofte man benytter Øresundsbron. Konsekvensen bliver, at indkøbsrejsende vil få en lavere gennemsnitstakst end de internationale trafikanter, forretningsrejsende en lavere gennemsnitstakst end de indkøbsrejsende og pendlere forventes at få den laveste gennemsnitstakst.

Taksterne er beregnet på grundlag af Øresundsbro Konsortiets trafikprognosemodel, hvori der indgår efterspørgselskurver for de forskellige »kunde-grupper«. Der kan i den forbindelse henvises til rapporterne Trafikprognosemodel, Øresundskonsortiet, Maj 1999 og Traffic Forecast Model, Øresundskonsortiet, March 1999.

Provenumæssigt tilføres Øresundsbron yderligere indtægter gennem de differentierede takster, idet store dele af lokaltrafikken ville falde bort ved en takstfastsættelse svarende til taksterne for transittrafikken.

Taksterne optimerer imidlertid ikke det samlede provenu på de enkelte kundesegmenter. For lokaltrafikken ville en takstnedsættelse skabe yderligere trafik og provenu. Eksempelvis forventes pendlernes gennemsnitlige takst at ligge på omkring kr. 72,- pr. tur, mens den »optimale« takst, sat ud fra en snæver forretningsmæssig synsvinkel, ville være godt kr. 50,- pr. tur. Når Øresundsbro Konsortiet har valgt en takst, der ligger højere skyldes det ønsket om også at tage hensyn til den kollektive trafik og til miljøet«.

Endvidere kan jeg henvise til rapporten »Infrastruktur og logistik i Øresundsregionen«, Trafikministeriet maj 1999 som også har ligget til grund for vurderingerne af takstfastsættelsen på Øresundsforbindelsen.

Spm. nr. S 2380

Til trafikministeren (19/4 2000) af:

Ester Larsen (V):

»Vil ministeren oplyse, om der foreligger beregninger over, hvorledes rabatordninger for takster for Storebæltsbroen - svarende til rabattakster for Øresundsbroen - vil påvirke det samlede indtægtsprovenue?«