

vorligt af den nuværende regering. Ministeren kan ikke engang love, at det kommer med.

Det er virkelig en skandaløs prioritering af vores trafikinvesteringer, som regeringen nu her afslører.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er et forkert udtryk, at vi ikke tager det alvorligt. Vi havde seks stationer: Vedbæk og Vejen er i orden, Fredericia er ved at blive det, og jeg giver jo det tilsagn til fru Margrete Auken og hr. Poul Andersen, at i forbindelse med Banestyrelsens budget for det kommende år vil det have en høj prioritet hos mig.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 910

28) Til trafikministeren af:

Margrete Auken (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at Socialdemokratiets forslag om at sænke brotaksterne for biltrafikken på Storebælts- og Øresundsforbindelserne ikke alene (som allerede fastslået af ministeren) er »økonomisk uansvarligt«, men også klimapolitisk uforsvarligt?«

Skriftlig begrundelse

Ministeren har i en pressemeddelelse dateret den 9. februar kommenteret Poul Andersens brev af 7. februar om bl.a. fremtidige brotakster med: »De kraftige nedsættelser af brotaksterne, der foreslås, vil klart være økonomisk uansvarlige.«

Men forslaget er også, efter spørgerens opfattelse, klart økologisk uforsvarligt. Når transportsektorens CO₂-udslip i år 2005 skal stabiliseres på 1988-niveauet og i år 2030 samlet skal reduceres med 25 pct. i forhold til 1988-niveauet.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Tak for spørgsmålet. Nu er det jo ikke mig, der har foreslået meget, meget kraftige sænkninger af taksterne på Storebælt, men Socialdemokratiet. Så egentlig burde spørgsmålet rettes til dette partis ordfører, som jeg håber vil deltage i debatten, og jeg ser med glæde, at hr. Poul Andersen er her.

Men jeg vil gerne komme med nogle oplysninger og nogle bemærkninger.

Først vil jeg gerne for god ordens skyld korrigere nogle misforståelser, der optræder i spørgerens begrundelse. Fru Margrete Auken anfører, at transportsektorens CO₂-udslip i år 2005 skal stabiliseres på 1988-niveau.

Det er imidlertid forbigået fru Margrete Aukens opmærksomhed, at denne målsætning fra 1990 allerede blev opgivet af den forrige regering, hvilket fremgik af »Handlingsplan for begrænsning af transportsektorens CO₂-udslip« fra april måned 2001, i øvrigt på side 8.

Den forrige regering betegner målet fra 1990 som urealistisk. Tilsvarende gælder, at den forrige regering betegnede reduktionen på 25 pct. frem til 2030 som et ambitiøst pejlemærke og altså ikke så håndfast en målsætning, som spørgeren antyder.

Når det er sagt, er det klart, at regeringen generelt er opmærksom på, at der er en CO₂-problemstilling omkring transporten. Vi er i færd med at vurdere, hvilke virkemidler der kan bringes i anvendelse, for at transporten kan levere sit rimelige bidrag til, at Danmark kan leve op til behovet for en begrænsning af CO₂-udslippet.

Storebæltstrafikken er kun en beskedent del af den samlede transport i Danmark. Det er derfor noget ude af proportion at gøre dette aspekt af en takstdiskussion til det helt store problem.

Dertil kommer, som spørgeren måske erindrer, at der har været foretaget undersøgelser af de samlede virkninger af Storebæltsforbindelsen for energiforbruget og CO₂-udslippet. De viste, at den faste forbindelse faktisk har medført miljøforbedringer, idet man har fået erstattet meget energiforbrugende færgefart og lufttransport med togtransport og personbiltransport.

Kl. 17.05

Margrete Auken (SF):

Det er slet ikke forbigået min opmærksomhed, men det er åbenbart forbigået trafikministerens opmærksomhed, at økonomi- og erhvervsministeren, som, så vidt jeg ved, er partifælle, i et svar på spørgsmål 38 her i februar – det er ikke så forfærdelig længe siden – siger følgende: På transportområdet er regeringen som udgangspunkt indstillet på, at den gældende sektormålsætning overholdes, det vil sige, at transportsektoren i de kommende år skal bidrage med en 7 pct.s reduktion i forhold til basisfremskrivningen – det er 1988 – for at nå sin del af målet i 2008-2012.