

der mener, at de skal stå ved det, de har sagt i sin tid i forliget. Så håber jeg en lille smule på, at økonomi- og erhvervsministeren står ved det, han sagde for et par uger siden om transportmålene for CO₂-målsætningen. Og så vil jeg sige til ministeren, at det, vi indtil videre ved om takstnedsættelser, er fra Øresund, og hvis det er i den størrelsesorden, det bliver sagt, så øger det ikke trafikken, men det øger underskuddet, og det er der altså ikke ret meget plads til. Det er Øresund.

Kl. 17.15

For Storebælt vil det sandsynligvis med de meldinger, vi har, øge trafikken, hvis man nedsætter taksten. Men jeg vil gerne give ministeren et godt argument for, at man med hensyn til CO₂ kunne gøre det alligevel, og det er, hvis man lukker færgefarten, for disse molsfærger er så forurenende, at man så får meget plads. Jeg er bare ikke sikker på, at det er politikken, hverken hos regeringen eller hos Socialdemokratiet, og det er det dårligt nok hos os ...

Tredje næstformand (Kaj Ikast):

Nu løb tiden ud!

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Det er ikke regeringens hensigt på nogen måde at medvirke til at lukke færgefarten.

Hermed sluttede spørgsmålet.

Spm. nr. S 911

29) Til trafikministeren af:

Margrete Auken (SF):

»Kan ministeren bekræfte, at det fornødne grundlag for at træffe beslutninger om en eventuel ændring af takstpolitikken for Storebælts- og Øresundsforbindelserne ikke alene kan bestå af (drifts)økonomiske overslag, men, for at være bæredygtigt, også skal indeholde beregninger om opfyldelse af miljø- og klimapolitiske sektormål?«

Skriftlig begrundelse

Den 9. december 1994 afholdt Folketinget en forespørgsel (F4) til trafikministeren om Øresundsbroens samlede økonomi. SF med flere fremsatte følgende forslag til vedtagelse: »Idet Folketinget konstaterer, at trafikministerens op-

lysning til Folketinget og dets udvalg ikke i tilstrækkeligt omfang har tydeliggjort usikkerheden ved de økonomiske overslag, herunder rentabiliteten, opfordrer Folketinget regeringen til at foretage en selvstændig økonomisk analyse af hele projektet og dets forudsætninger og fremlægge en redegørelse om Øresundsbroens samlede rentabilitet for Folketinget ...«. Spørgeren har nu forstået, at de partier, der nedstemte denne dagsorden i 1994, nu med 7 års forsinkelse har igangsat en analyse af Øresundsbroens landanlæg. Men det er ikke nok kun at se på den (drift)økonomiske rentabilitet – de samlede klimapolitiske konsekvenser af en eventuel ændret takstpolitik, herunder især målet om i år 2030 at reducere transportsektorens CO₂-udslip med 25 pct. i forhold til 1988-niveauet, må nødvendigvis også indgå i beslutningsgrundlaget.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil lige sige, at nu sagde ministeren lige før, at det der med grundlaget for beregninger og sådan noget kunne han ikke stå og gøre sig klog på. Det er jo sådan set det, jeg har spurgt om. Når man skal lave de her ting, så skal vi inddrage ikke bare en økonomisk beregning, men også en miljømæssig beregning.

Jeg kunne i hvert fald få den tidligere regering til sådan at få lidt røde ører, når man kunne afsløre, at det havde de ikke med, for det var faktisk noget, man havde vedtaget, i øvrigt med Venstres og De Konservatives stemmer, at man skulle gøre på den måde, fordi det indgik i forhandlingerne.

Så vil jeg så spørge trafikministeren, om det ikke vil være noget, man fremover også synes skal indgå i overvejelserne, når man skal diskutere disse her ting. Og vil det indgå i overvejelserne, når man har møde nu her på torsdag, og når man skal have mødet efter rapporten, hvilke miljømæssige konsekvenser der er af, at man øger trafikken, da målet med nedsættelse af taksterne, i hvert fald på Øresund, må være at øge trafikken? På Storebælt er det jo også, for ellers var der jo ikke nogen speciel grund til det. Det er vel ikke bare for at forkæle folk. Det er vel, fordi man vil have nogle flere biler, og det er også det svar, vi hører hele tiden, for ellers taber man bare penge på det.

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Inden jeg går til besvarelse af spørgsmålet, vil jeg slå helt fast, at hvad vi end laver omkring takster på Storebælt, og hvor det ellers foretages,