

der medvirker til at udviske grænsen mellem arbejdstid og fritid. Vi vil også henlede opmærksomheden på anbefalingerne fra ILO, hvor nogle af disse centrale punkter er nævnt.

Ud over det, jeg har sagt indtil nu, skal der være 20 minutters pause for hver 2 timers kørsel, vagtturnus skal tilrettelægges, så den enkelte buschauffør har fri 2 dage i træk af rekreative grunde, og det bør været muligt for chaufførerne at få en fridag, f.eks. benytte afspadsering, når dette ønskes. Sådanne punkter lyder som det rene slaraffenland, når man læser dem op for de chauffører, der har deres dagligdag i bybusserne. De undrer sig: Kan det virkelig være rigtigt, at den internationale arbejderorganisation formulerer den slags krav, som ligger så milevidt over det, der ligner vores hverdag i dag? Det ville efter vores bedste overbevisning være et godt og fornuftigt udgangspunkt for udarbejdelse af køre-/hviletidsregler. Man kunne forbedre de skandaløst ringe arbejdsforhold, hvis man tog udgangspunkt i den slags formuleringer.

Vi er også på det rene med, at der er en række andre forhold i køre-/hviletidsbestemmelserne, som trænger til forbedringer. Her skal vi bare nævne trafikplanlægningen, hvor busserne i dag må kæmpe med den øvrige trafik om at komme frem og ind og ud ved stoppestederne, og chaufførernes risiko for at blive udsat for vold. Her vil vi fremhæve, at tomandsbetjening på særlig udsatte ruter og på særlige tidspunkter af døgnet kunne være en afgørende forbedring af arbejdsmiljøet.

Med disse ord håber jeg, at vi kan få en reel behandling – nok ikke af vort beslutningsforslag, men en reel behandling på politisk niveau, hvor man rent faktisk kommer med nogle konkrete forslag, der kan føre til nogle konkrete forbedringer af buschaufførernes hverdag, også inden for det næste korte åremål.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Første næstformand (Ole Løvig Simonsen):
Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Arbejdsmarkedsudvalget. Hvis

ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 109:

Forslag til folketingsbeslutning om optimal udnyttelse af Øresundsbroen.

Af Frank Dahlgaard (UP).

(Fremsat 29/2 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Forslagsstilleren beskriver i bemærkningerne de politiske retningslinjer for takstfastsættelsen, som er udstukket i den dansk-svenske rege-
ringsaftale fra 1991. Forbindelsen skal være brugerfinansieret, samtidig med at der skal tages hensyn til integrationen i Øresundsregionen og til, at der fortsat kan opretholdes en fornuftig færgefart mellem Helsingør og Helsingborg, til jernbanetrafikken og til miljøet.

Så vidt jeg kan se, anfægter forslagsstilleren ikke disse retningslinjer, men alene den måde, de er udmøntet på i praksis. Jeg vil imidlertid gerne slå fast, at både den danske og den svenske regering står fuldt og helt bag den måde, hvorpå Øresundskonsortiet har valgt at tilgodese de forskellige hensyn i de takster, der blev fastlagt sidste sommer. Forslagsstilleren er af den opfattelse, at den svenske regering har en anden holdning og skulle være parat til at sænke brotaksterne, men det skal jeg senere vende tilbage til. Først vil jeg imidlertid gerne redegøre for nogle væsentlige forhold ved Øresundsforbindelsen, som er af betydning for diskussionen om taksterne.

Da det blev besluttet at bygge den faste forbindelse over Øresund, blev det også besluttet, at både de danske og de svenske landanlæg skulle finansieres af indtægterne fra kyst til kyst-forbindelsen. Derfor er det ved en vurdering af økonomien nødvendigt at se på hele forbindelsen, dvs. både kyst til kyst-delen og landanlæggene. Kyst til kyst-delen skønnes at kunne tilbagebetales på godt 30 år ud fra de

gældende forudsætninger, men de danske landanlæg vil først være betalt efter godt 60 år. I den forbindelse skal jeg minde om, at som det tidligere er oplyst over for Folketinget vil gælden i landanlæggene vokse fra nu ca. 7,5 mia. kr. til 27 mia. kr.

Jeg skal også minde om, at der er stor usikkerhed om forudsætningerne for beregningerne af de økonomiske forhold. Det gælder især for trafikudviklingen samt renten. Hvis f.eks. realrenten stiger fra de nu forudsatte 4 pct. til 5 pct., vil de danske landanlæg lide rentedøden. Derfor vil det være økonomisk helt uforsvarligt at forringe økonomien i Øresundsforbindelsen ved at foretage en markant takstnedsættelse.

Det har været anført, at lavere takster for bilpendlerne skulle være indtægtsneutrale eller måske endda øge indtægterne for forbindelsen. Jeg skal ikke afvise, at det kan være tilfældet, men jeg er ikke indstillet på at tage dette spørgsmålet op med Øresundsbrokonsortiet. Det skyldes, dels at de takster for hyppigt rejsende, der er fastlagt, faktisk er ret lave netop for at fremme integrationen, dels ville væsentligt lavere takster for pendlerne trække passagerer væk fra togtrafikken. Det ville være i modstrid med en væsentlig forudsætning for takstfastsættelsen, og det ville også øge biltrafikken yderligere i strid med målsætningen om hensyntagen til miljøet.

Nej, der foreligger ikke som påstået af hr. Frank Dahlgård et problem omkring takstfastsættelsen, der skal løses. Takstfastsættelsen er løst og på en måde, der udgør et godt kompromis mellem de forskellige hensyn.

Der har også været rejst kritik af de fastlagte priser for at køre med tog. Lad mig herom blot sige, at disse priser bestemmer hverken den danske eller den svenske regering. De er fastsat af DSB og den svenske Skånetrafik, men for netop at tilskynde til, at de danske studerende kan uddanne sig på den anden side af Øresund, har undervisningsministeren fået vedtaget et lovforslag, så der kan ydes tilskud til danske studerendes månedskort. Et månedskort mellem København og Malmø kan således fås for ca. 650 kr. mod normalprisen på 1.200 kr.

Så et par ord om den svenske regerings holdning. Det er rigtigt, at den svenske handelsminister Leif Pagrotsky har udtalt sig til fordel for lavere brotakster, men han er altså ikke ansvarlig for Øresundsforbindelsen. Det er næringsministeren, Björn Rosengren, og han og dermed den svenske regering står ligesom den danske

regering fuldt og helt bag de brotakster, der er fastsat af bestyrelsen i Øresundsbrokonsortiet.

Jeg vil ikke kommentere de i øvrigt udmærkede rapporter, som diverse økonomer har udarbejdet for at vise, at det samfundsøkonomisk ville være bedst, om det blev gratis at køre over broen. De har den klare mangel, at de ikke angiver realistiske muligheder for alternativ finansiering af forbindelsen.

Jeg er helt sikker på, at Øresundsforbindelsen vil blive en succes og til glæde og udbytte for borgerne og erhvervslivet i regionen også med den besluttede brugerbetaling.

Efter åbningen vil der blive indhentet erfaringer med benyttelsen, og det er klart, at det i den forbindelse vil være naturligt at vurdere, om de nu fastsatte brotakster er de rigtige, så justeringer kan meget vel komme på tale senere; men gratis det bliver det ikke.

Regeringen må afvise beslutningsforslaget.

Poul Andersen (S):

Indledningsvis vil jeg gøre opmærksom på, at vi i Socialdemokratiet har de samme mål som forslagsstilleren, nemlig en større sammenhæng mellem København og Malmø og også på de områder, der er skitseret omkring uddannelse, forskning, erhverv, kultur og den økonomiske udvikling.

Derudover mener jeg også, det er rimeligt, når vi taler om Øresundsforbindelsen, at fremhæve den store satsning, der er blevet gjort netop i Københavnsområdet eksempelvis med metrobygning, altså på det kollektive trafikområde, og hele Ørestadsproblematikken. Jeg synes, at de partier, der står bag broen, har gjort en stor indsats for, at København kan komme i førertrøjen fremover.

Vi mener altså, at taksterne har et rimeligt niveau, men det er jo klart, at vi vil følge udviklingen sammen med de partier, vi er sammen med om den her aftale, og så må vi se, hvordan og hvorledes tingene udvikler sig.

Jeg skal derfor afvise forslaget.

Da hr. Ole Sohn ikke kan være til stede, skal jeg gøre opmærksom på, at SF heller ikke kan støtte forslaget.

Svend Heiselberg (V):

Jeg kan stort set tilslutte mig det, trafikministeren har sagt. Nu er det jo sådan, at det også er et fælles projekt, vi skal varetage, at der sker tilbagebetaling, så jeg er helt enig i, hvad trafikministeren sagde.

For Venstre har forudsætningen for vedtagelsen af både den faste forbindelse over Storebælt og nu Øresund jo været, at de to faste anlægsprojekter skulle brugerbetales og også inden for et overskueligt åremål, og det har vi i Venstre ikke til hensigt at ændre på. Vi har den opfattelse, at vores oldebørn ikke skal hænge på den store broinvestering, som vi har vedtaget.

Jeg forstår heller ikke rigtig den tankegang, at fordi at vi nu har fået asfalt at køre på i stedet for færger at sejle med, så skal priserne være langt lavere end før.

Venstre kan ikke støtte det foreliggende beslutningsforslag.

(Kort bemærkning).

Frank Dahlgaard (UP):

Det var hr. Svend Heiselbergs allersidste bemærkninger, der bringer mig herop, fordi hr. Svend Heiselberg siger, han ikke kan forstå, at fordi der nu er en fast forbindelse, skal det være billigere, end da der sejlede færger.

Men meningen med sådan en fast forbindelse er jo, at det skal være nemmere og billigere. Skal man nedbryde nogle grænser, skal det altså ikke bare være de fysiske med vandet, der forsvinder til fordel for asfalt, det skal jo også være nogle økonomiske, hvis vi virkelig skal have glæde af det.

Det er jo derfor, alle økonomiske teorier om de her ting siger, at det egentlig bør være gratis. Nu er der så en politisk aftale, der siger, at det skal brugerfinansieres, og den skal selvfølgelig respekteres, men man kan godt strække finansieringen, også den af landanlæggene, ud over de 30 henholdsvis 60 år, så tingene alligevel hænger sammen, og man får de lavere takster og den større trafik, som er meningen med det hele.

(Kort bemærkning).

Poul Andersen (S):

I forbindelse med taksterne vil jeg gerne spørge hr. Heiselberg, om det skal forstås på den måde, at de takster ligger fast, eller om det kan forstås anderledes, for jeg har jo bemærket, at fru Mariann Fischer Boel har sat spørgsmålstegn ved de her takster.

Så vi vil da gerne have at vide, hvor Venstre er henne i det med takstpolitikken.

(Kort bemærkning).

Svend Heiselberg (V):

Jeg må sige til hr. Frank Dahlgaard, at vi jo netop opfylder de missioner, nemlig at det vil blive betydeligt lettere nu her fra juli at komme over Øresund, og vi må også sige, at det bliver billigere, end det tidligere har været.

Så jeg mener faktisk, at vi opfylder det, som lå bag beslutningen om den faste forbindelse over Øresund.

Til hr. Poul Andersen: Nu er jeg jo landspolitiker og kan ikke sådan deltage i den lokale politiske diskussion, som jeg forstår man har. Men jeg må sige, at i Venstre står hele Venstres gruppe bag de priser, som vi har besluttet.

Brian Mikkelsen (KF):

Vi synes i den konservative folketingsgruppe, at initiativet fra hr. Frank Dahlgaard er prisværdigt. Det er altid vigtigt med en diskussion af brotakster, af bropriser, som vel kunne være en barriere for vækst.

Der er slet ikke nogen tvivl om, at vi opfatter denne her forbindelse, Øresundsforbindelsen, som et slags konservativt barn, som vi er utrolig glade for og stolte af, og som vi er helt sikre på er med til at skabe en fantastisk dynamik og vækst i hele Øresundsregionen.

Det betyder noget virksomhedsmæssigt, det betyder noget kulturelt, det betyder noget uddannelsesmæssigt, det betyder noget med, man kan koble to store byer sammen, som helt uden nogen som helst tvivl vil give en eksplosion og en dynamik i hele området, der vil betyde et kvantespring frem for hele den økonomiske og teknologiske udvikling i både Danmark og Sverige. Så langt så godt, og det er jo derfor, vi fik etableret og grundlagt forbindelsen.

Men at gå over til en diskussion af, hvordan vi får lavere priser og eventuelt helt fjernet brotaksterne, som der står i forslaget, er vi ikke indstillet på fra Det Konservative Folkepartis side. Vi synes, at priserne er rimelige, som de ser ud nu. Det kan godt være, man på sigt skal diskutere, hvordan man får prisen ned fra de 230 kr. for bilisterne, men den afdragstid, som vi har, skal i hvert fald indtil videre ligge fast. Det må vi sige. Der er indgået en aftale og et forlig om det, og det vil vi ikke være med til at rokke ved, men det er da klart, at hvis vi havde muligheden for det, og hvis der virkelig var et stort run på broen, så kunne det være en mulighed, at man kunne overveje en ny takstpolitik.

Men indtil videre står vi altså urokeligt fast på den politik, som vi har aftalt med de andre forligspartier på det her område.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jeg vil da bare salutere barnefaderen. Hr. Brian Mikkelsen sagde, at forbindelsen over Øresund er et konservativt barn, og han vedkender sig også at være medyder til alimentationsbidraget, og det er jo flot nok.

Jeg vil bare erindre om, at vi altså er en hel lille forening af fædre. Faktisk stod der i aftalen om den faste forbindelse over Storebælt af juni 1986, at der ved den beslutning om fast forbindelse over Storebælt var åbnet for realitetsforhandlinger med Sverige om en fast forbindelse over Øresund. Det var en logisk følge.

Dette er altså ikke en modsigelse, men en støtte, og ikke mindst har hr. Kaj Ikkast som daværende trafikminister meget stor ære af, at det kom på det tidspunkt, og at det gik, som det gik.

(Kort bemærkning).

Frank Dahlgaard (UP):

Hvis jeg hørte rigtigt, så sagde hr. Brian Mikkelsen til sidst noget i retning af, at man trods alt ville stå fast på aftalen og ikke ville sænke taksterne eller helt fjerne dem. Det står der ikke noget om i forslaget.

Forslaget går ud på at tage initiativ til en mærkbar nedsættelse, men man skal altså respektere, at der er en brugerfinansiering, og aftalen skal hænge sammen. Men det kan den jo også gøre, selv om man udstrækker tilbagebetalingstidspunktet.

Jeg vil bare lige præcisere, at jeg altså ikke forestiller mig, at det skal være gratis at køre over broen.

(Kort bemærkning).

Brian Mikkelsen (KF):

Forbindelsen her er jo et af de tilfælde, hvor der lykkeligtvis er mange fædre. Et vidunderligt barn må man sige, siden så mange vil tilkæmpe sig retten til at være far til det, og det er jeg da kun glad for og tilfreds med. Det er jo også et af de børn, som mange gerne vil betale børnebidrag til, og det er jo også kun godt og rart i denne henseende, og vi er da fuldstændig enige med hr. Arne Melchior i, at det er et fremragende projekt.

Til hr. Frank Dahlgaard: Vi lægger os ikke fra Det Konservative Folkepartis side fast på, at taksten skal være 230 kr. i al evighed.

Jeg synes også, vi signalerede heroppefra, at vi er åbne over for, når vi nu har set tiden an et år eller to, at man måske kan regulere på den knap, der hedder takspolitikken, for vi ved, hvor betydningsfuld den forbindelse er, og selvfølgelig betyder prisen utrolig meget for forbindelsen.

Men indtil videre står vi fast på den takspolitik, der er, og som vi har aftalt med de andre forligspartier.

Ole Donner (DF):

Jeg vil starte med at sige, at Dansk Folkeparti har stor sympati for det forslag, hr. Frank Dahlgaard her har fremsat. Vi synes, det er fornuftigt at prøve at overveje priserne en gang til, og vi kan ikke rigtig forstå, at man fastholder taksterne uden overhovedet at ville diskutere dem, før der er gået nogle år.

Jeg synes, det var rigtigt, at hvis der var mulighed for at sænke taksterne, blev det gjort fra starten, så man kunne vænne folk til at bruge forbindelsen og dermed få en meget større udnyttelse af selve forbindelsen, og man må også sige, at en så stor investering bør være for alle mennesker; alle bør have råd til at tage over broen og ikke kun en gang om året, når de holder ferie.

Vi er enige med forslagsstilleren i, at en sådan forbindelse skal være brugerfinansieret, men det kan den jo også godt være.

Som ministeren var inde på, havde man altså en afskrivningstid på 60 år for selve landanlæggene og kun på 30 år for selve broforbindelsen. Der er jo ingen tvivl om, at broforbindelsen kan holde adskillige gange 30 år, så derfor er der ikke noget til hinder for, at man kunne overveje at sætte prisen lidt ned.

Man må erkende, at det er en høj pendlerpris, hvis man skal køre daglig fra København til Sverige eller omvendt. Derfor synes vi, det er en god idé at foretage en undersøgelse og tage en eventuel forhandling om at få ændret på priserne, og vi vil støtte forslaget under en kommende udvalgsbehandling.

Arne Melchior (CD):

Den danske ordsprogsskat, som jo for øvrigt mestendels er internationalt eje, indeholder en lang række paradokser, altså hinanden modsigende ordsprog. Jeg skal minde om et sådant

par: »Enighed gør stærk« modsat »Den, der står ene, står stærkt«. Begge dele er rigtigt somme tider og forkert somme tider.

Hvad angår hr. Frank Dahlgaard, er det jo det sidste, der er rigtigt: Den, der står ene, står stærkt. Når man er løsgænger i Folketinget, behøver man ikke opnå flertal i sin gruppe for at kunne stille et hvilket som helst spørgsmål og fremsætte et hvilket som helst forslag. Det har hr. Frank Dahlgaard helt rimeligt og korrekt benyttet sig af med dette forslag, som måske aldrig var blevet fremsat, hvis han skulle have talt med nogle flere om det inden fremsættelsen.

Hr. Dahlgaard angiver i starten af sine bemærkninger seks grupper af personer, som synes, at brotaksten skal være lavere. Der er det karakteristiske ved disse seks – idet jeg ikke regner den svenske regering med, det har vi jo lige hørt dementeret af vores trafikminister – at det ikke er dem, der har optaget lånene, så de har ikke det store ansvar for at betale dem tilbage og kan derfor se let på det.

Jeg skal erindre om, at med gæld har man det nu engang så ubehageligt, at den altså skal tilbagebetales, og jo længere tid man er om det, desto mere koster det en. Jeg vil meget hellere se at få den gæld afbetalt hurtigst muligt, således at vi kvit og frit kan efterlade en flot arv til kommende generationer, og så må de, der sidder på stolene til den tid, afgøre, om det fortsat skal koste noget eller ej.

Der er en anden bemærkning i hr. Frank Dahlgaards bemærkninger til forslaget, som jeg gerne vil gøre en bemærkning om. Der står minsandten, at samme afstand selvfølgelig bør koste det samme. Er det nu så selvfølgelig? Det lyder så enkelt og logisk, men det er ikke alt, hvad der lyder logisk, der også er rigtigt. Hvorfor skal samme afstand koste det samme?

Hvorfor har hr. Frank Dahlgaard ikke fremsat forslag om, at det skal være billigere eller gratis at køre over Storebælt? Der har vi jo også en afstand på knap 20 km, som koster noget ekstra, og det skal jeg ikke her redegøre for grundene til, men vi kender også mange steder, hvor samme afstand på forskellige tidspunkter af året eller døgnet koster forskelligt. Det er en efter min mening helt uholdbar påstand, at samme afstand selvfølgelig skal koste det samme.

Så henviser hr. Frank Dahlgaard til en række økonomers påstande. Jeg mener, at disse på-

stande i vid udstrækning har karakter af hypoteser, og derfor kan man ikke bygge på dem.

Endelig skal jeg gøre opmærksom på, at erfaringerne fra Storebælt med prisen på at komme over den faste forbindelse viser jo, at prisen ikke er en hindring for en ganske betydelig stigning i benyttelsen af netop denne rute.

Summa summarum: Vi må stemme klart nej, og dette forslag vil sikkert hurtigt dø i udvalget; det kan vi jo forstå på de indlæg, vi allerede har hørt, og som repræsenterer en stor majoritet. Den eneste, der foreløbig har støttet, er fra et parti, der, dengang det havde et andet navn, ikke stemte for den faste forbindelse. Det er også så dejligt ansvarsfrit så at sige: Det skal være billigere; jeg har bare ikke taget ansvaret for noget som helst.

Den går ikke, må jeg sige til hr. Dahlgaard. Det skulle være så godt, men det blev det desværre ikke.

(Kort bemærkning).

Frank Dahlgaard (UP):

Tak for hr. Arne Melchior's venlige og provokerende ord! Jeg ved nu ikke, om det er så tosset. Hr. Arne Melchior stiller mig et spørgsmål om, hvorfor det egentlig skal koste det samme

Hvis man skal have den fulde integration, skulle det jo i sådan et tilfælde være, ligesom der ikke var noget vand, som om der var en landevej. Nu har den været dyr at bygge, meget dyr, fordi der rent faktisk både er vand og dybt ned til bunden. Så koster det en masse penge, og så har man altså besluttet, at det skal brugerfinansieres.

Men principielt: Hvis man skal have det integreret og ligesom økonomisk fjerne vandet, så skal det jo ikke koste mere at tage fra København til Lund – jeg ved ikke, om det er 30 km – end fra København til Roskilde. Der er vel også omkring 30 km. Så har man den fulde integration.

Det kan godt være, det er teori, men den teori står i mange lærebøger, og det gør den, fordi den er rigtig.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Hr. Arne Melchior antydede, at jeg ikke havde stemt for Øresundsforbindelsen. Det er rigtigt, og det gjorde det parti heller ikke, som jeg tilhørte dengang. Det var primært på grund af de fiflerier, der fandt sted, da man oprettede selskabet til Øresundsforbindelsen, og så var det

sekundært, fordi man ville finansiere det på den måde, man ville, for vi kunne godt gå med til at lave en forbindelse, hvis den blev privatfinansieret og ikke offentligt finansieret.

Så sagde hr. Melchior en anden ting. Han gik ind for en hurtig afbetaling, så man hurtigt kunne få gælden betalt, og så kunne man overdrage broen eller anlægget til den danske befolkning. Ja, gid det var så vel. Hvis det var det, der mentes, så kunne vi også godt støtte hr. Arne Melchior tankegang, men hr. Melchior ved jo også godt, at sådan går det ikke. Når den er færdigbetalt, kommer man til at betale præcis det samme og måske lidt mere, og så bliver det bare en ekstra skat.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Jamen halløjsasa, hr. Donner er jo synsk. Han ved, hvad folk her i salen om 30 år vil stemme for af gebyrer eller ikke gebyrer. Det må jeg nok sige. De evner må vi høre lidt mere om en anden dag.

Må jeg sige til hr. Frank Dahlgaard, at han modsagde mig ikke, da jeg påpegede, at samme strækning ikke nødvendigvis altid skal koste det samme. Men så sagde hr. Dahlgaard: Hvis man vil opnå fuld integration. Jamen det behøver ikke komme lige fra den første dag. Lad os nu tage det lidt gelinde. Lad os se, hvad det fører til, og lad os få erfaringer.

Desuden glemmer hr. Dahlgaard, og derfor er det trods de lange bemærkninger ufuldkomment arbejde fra hr. Dahlgaards side, at der er noget, der hedder HH-linjen, altså Helsingør-Hålsingborg. Den skal vel ikke pludselig dræbes, fordi det gøres billigt at køre store omveje i sin bil.

Der er mange hensyn at afveje imod hinanden. Det har vi andre deltaget i, og det er hr. Frank Dahlgaard tydeligvis uvidende om. Men som ministeren jo har sagt, så har partierne bag denne lov jo besluttet sig så pragmatisk – det betyder på dansk fornuftigt – at vi siger: Vi ser tiden an. Vi kan altid dreje på skruerne og regulere efterhånden. Det samme gælder jo på Storebælt.

Så kan jeg også kun sige til hr. Ole Donner, at han heller ikke modsagde mig, da jeg sagde: Det er jo så nemt at bestemme, hvad andre skal gøre med noget, man ikke selv har taget et medansvar for.

Hr. Donner siger, at han kun vil have den privatfinansieret. Jamen der er ikke et eneste

privat menneske, der nogen sinde har meldt sig. Jeg har igennem årene fem gange fra talerstolen efterlyst private investorer. Der har aldrig meldt sig en bank eller en pensionskasse eller noget som helst. Den er blevet finansieret, som det var muligt, den er blevet en succes, og nu vil alle være med i æren. Det må I også gerne. God fornøjelse, god tur!

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Jeg vil godt gøre hr. Arne Melchior opmærksom på, at bl.a. Deutsche Bundesbank var meget interesseret i at finansiere Storebæltsforbindelsen, men efter den afvisning, den fik på daværende tidspunkt, har den sikkert ikke følt sig foranlediget til at komme med et nyt tilbud.

Så siger hr. Melchior, at jeg skulle være synsk for at sige, at det bare vil blive en ny skat. Det behøver man såmænd ikke at være synsk for. Man skal bare følge med i dagspressen, så kan man se, hvordan systemet kører: Der indføres og forhøjes den ene afgift efter den anden.

Men det kunne vi jo komme ud over, hvis hr. Melchior i forligskredsen ville forelægge, at man simpelt hen skulle forpligte sig til, at når der var betalt, så ville det være gratis at køre over, eller der skulle kun opkræves til driftsudgifterne. Men det tror jeg ikke på, og der er jo nok ingen af os, som er ordførere her i dag, der er her om 30 år, så vi får det jo aldrig opklaret.

(Kort bemærkning).

Frank Dahlgaard (UP):

Må jeg sige til hr. Melchior for det første, at det parti, der indtil nu har støttet, er væsentligt større i mandattal end det parti, hr. Arne Melchior repræsenterer, og det er nok så vigtigt for mig.

For det andet: Hr. Arne Melchior taler om dette forslag som et ufuldstændigt forslag. Det ved jeg ikke. Jeg synes, det er ret godt gennemarbejdet, og jeg har også citeret de forskellige folk, der har forstand på det, f.eks. eksperten i by- og regionaludvikling professor Christian Wichmann Mathiessen fra Københavns Universitet, som jo siger: »Politikerne tror, at blot anlægget etableres, kommer resten af sig selv. Men sådan er virkeligheden ikke. Integrationen skal hjælpes i gang.« Og så peger han på, at skal projektet lykkes, er det klart, at priserne skal ned på et væsentligt lavere niveau.

Så det er jo ikke bare sådan noget, jeg tager ud af den blå luft for at komme med et poppet

forslag om at sænke nogle skatter eller nogle takster. Det er et seriøst forslag.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Hr. Donner sagde først, at Deutsche Bundesbank havde været interesseret. Lidt senere blev det til, at den ikke ville gentage sit tilbud. Read my lips: Der har aldrig været noget tilbud fra Deutsche Bundesbank! Jeg gentager: Der har aldrig været et sådant tilbud.

Så siger hr. Donner, som foruden at være synsk jo også er morsom, at forligspartierne skulle forpligte sig til, at der ikke kan opkræves betaling for kørsel over disse broer, når de engang er afbetalt. Jeg synes, hr. Donners erfaring, jeg ved ikke, om den er for stor, men den er i hvert fald for lang til, at han kan sige sådan noget. For hvem kan forpligte et Folketing, der skal sidde om årtier? Sådant nogle forlig er ikke indgået og skal selvfølgelig heller ikke indgås, og det er det rene noksagt.

Så vil jeg bare sige til hr. Dahlgaard, at den professor Wichmann Mathiessen, som han citerer, viser jo sin uformåenhed ved at starte med at sige, at politikerne tror, bare man bygger en bro, så kommer resten af sig selv. Personlig som en af de positive fast forbindelse-politikere har jeg aldrig sagt noget sådant, aldrig tænkt noget sådant; jeg har gang på gang mundtligt og skriftligt sagt det modsatte. Så hele udgangspunktet for professoren er pivruskende forkert.

Anden næstformand (Henning Grove):

Hr. Ole Donner for sidste gang.

(Kort bemærkning).

Ole Donner (DF):

Nu er der jo en begrænsning på, hvor mange gange man kan komme herop, ellers kunne det være blevet en lang forestilling.

Jeg vil godt erindre hr. Melchior om, at der var indtil flere, der tilbød en privatfinansiering af Storebæltsbroen, men det blev af daværende statsminister Schlüter afvist på det kraftigste; der var jo formentlig en aftale mellem aftalepartierne. Så jeg forstår godt, at de ikke gentog succesen og ville tilbyde finansiering af Øresundsforbindelsen.

Nu kan jeg jo desværre ikke komme op igen, så jeg må jo så have det med hr. Melchior til gode.

(Kort bemærkning).

Arne Melchior (CD):

Det gør ikke noget, hr. Donner ikke kan komme herop igen, for han vil ikke være i stand til at dokumentere det, han her har påstået. Jeg var faktisk i inderkredsen i de år, og jeg ved, at det, hr. Donner siger, er konkret, positivt og objektivt forkert.

Hvis hr. Donner kan påvise bare kanten af rigtigheden af sine påstande, så skal jeg gerne gå herop ved en kommende lejlighed og sige undskyld, men det vil ikke times hr. Donner. En undskyldning er jeg ellers altid beredt til, når jeg har fejlet eller dummet mig.

Vibeke Peschardt (RV):

Nu tilhører jeg som medlem af Det Radikale Venstre og som valgt for Det Radikale Venstre jo ikke et parti, der har stemt for denne her forbindelse, Øresundsforbindelsen. Men jeg har da den fornøjelse, fordi mit parti er regeringsbærende i øjeblikket, at blive inviteret til møderne i den politiske følgegruppe. Nu kan man sige, at den følgegruppe måske ikke er så væsentlig længere, fordi begge broforbindelserne står der, men man holder fælles følgegruppemøder, og det har da i hvert fald den fordel for mig, at jeg kommer ind i alvorlige diskussioner om bl.a. det, vi taler om her i dag, nemlig takster.

Jeg synes egentlig, at hr. Frank Dahlgaard skulle mærke sig meget nøje, hvad det var, ministeren sagde i sit første indlæg, nemlig til spørgsmålet om tilbagebetaling af broen. Det her handler, som hr. Arne Melchior fuldstændig korrekt sagde det, om penge. Det handler ikke om integration, selv om det er det, der har været formålet med forbindelsen. Det handler om, hvordan den danske stat og den svenske stat på hver sin side skal kunne tilbagebetale det, som er lagt ind i den her bro, eller rettere: Det er jo brugerne, der skal betale den – et princip, som jeg i hvert fald ved at hr. Frank Dahlgaards tidligere parti, Det Konservative Folkeparti, fuldstændig hylder.

Det er heller ikke rigtigt, som hr. Frank Dahlgaard siger, at den svenske regering er parat til at sænke brotaksterne. Det er den ikke. Der er to ministre, som ikke har noget med det egentlige, nemlig tilbagebetaling og den slags, at gøre, der har udtalt noget i den retning, men de orienteringer, jeg har fået, går ud på, at den svenske regering ikke har andre planer end dem, den danske regering har. De planer går faktisk ud på, at man følger det allerede fast-

lagte tilbagebetalingsmønster, hvilket hr. Frank Dahlgaard også skriver i sine bemærkninger til forslaget, som jeg i modsætning til hr. Melchior synes er udmærket gennemarbejdet. Vi er bare ikke enige i det i Det Radikale Venstre, og vi kan ikke støtte det.

(Kort bemærkning).

Frank Dahlgaard (UP):

Fru Vibeke Peschardt kom med en bemærkning om brugerbetaling, som kræver nogle kommentarer. Hun sagde, at det parti, jeg tidligere tilhørte, i hvert fald gik ind for brugerbetaling, og det her går jo ud på, at brugerbetalingen skal sænkes. Jo, men når det parti, jeg tidligere tilhørte, går ind for brugerbetaling – og det gør jeg også selv – så er det i de mange tilfælde, hvor man ønsker at begrænse efterspørgslen. Det kan være institutioner, det kan være biblioteker, det kan være mange ting, hvor man vil have en brugerbetaling ind eller måske have en højere brugerbetaling end den, der er, så den dækker en større del af omkostningerne for at begrænse en umættelig efterspørgsel, for at skåne statskassen. Men her er der tale om brug, hvor man gerne vil øge efterspørgslen og øge trafikken, lige det modsatte. Så skal man naturligvis gå den anden vej og sætte brugerbetalingen ned, så derfor hænger tingene udmærket godt sammen.

Søren Kolstrup (EL):

Jeg kan meddele, at Enhedslisten ikke kan støtte hr. Frank Dahlgaards forslag. Det ville indebære, hvis man gik planken ud med det, at man ville invitere til endnu mere trafik, man ville invitere til endnu mere CO₂-udslip. Det ville vi aldrig kunne tage medansvar for.

Så undrer vi os i øvrigt over forslaget derved, at man ligesom antager, at det her er en fuldt ud offentlig finansieret bro, hvor man kan gøre hvad som helst med taksten, men vi skal ikke blande os i den diskussion. Det eneste sted, hvor jeg kan give et løfte på Enhedslistens vegne om, at der måske kunne ske noget, er, hvis man nu ville lempe eller fjerne den afgift, som jernbanetrafikken ifølge anlægsloven skal leve, når den transporterer passagerer til lufthavnen, så man dermed ligesom ville lette den samlede jernbanetransport og forbedre den over broen. I det tilfælde ville vi godt være med til at diskutere det, men ellers afviser vi forslaget.

Ole M. Nielsen (KRF):

Jeg må sige med det samme, at Kristeligt Folkeparti ikke kan støtte det her forslag. Der er truffet en beslutning om, at man skal have en Øresundsforbindelse og den skal brugerbetales. Vi har ikke noget ansvar, lige så lidt som Det Radikale Venstre, for beslutningen, for den har vi ikke været med i. Men da broen jo nu står der, støtter vi den beslutning, der nu ligger om, at det så skal køres efter det. Der er andre, der har været inde på, at det ikke gjorde noget, at man udstrakte tilbagebetalingstiden til 60 år, men enhver ved jo, at hvis man laver en annuitet på 60 år, så udgør renten så stor en del af afdragene, at bare man får en lille smule forhøjet rente eller en lille smule for lille indtægt, så afdrager man ikke, men øger gælden. Så bliver afbetalingstiden ikke 60 år, men uendelig. Det er det, der hedder at lide rentedøden. Så den risiko skal man ikke tage, og der er jo et stort problem med at afdrage landanlæggene, som også skal afdrages over brugerprisen.

Noget helt andet er, at vi har nogle helt andre mål end hr. Frank Dahlgaard. Hr. Frank Dahlgaard vil jo gerne have så meget trafik som muligt. Vi vil ikke have så meget biltrafik som muligt. Vi vil derimod gerne have, at der er en masse mennesker, der kører over broen i tog, og derfor kunne vi så godt gå med til en sænkning af taksterne for tog. Der kan man regne på, hvad der er mest profitabelt, men biltaksterne kan vi ikke gå med til at sænke.

Sådan en takstpolitik har jo altså en hel masse andre formål. Det ene er selvfølgelig først og fremmest brugerfinansieringen. Det andet er beskyttelse af nogle eksisterende strukturer. Det mest iøjnefaldende er selvfølgelig, at det skal kunne lade sig gøre også at have en færgetrafik oppe ved Helsingør-Helsingborg, som man jo ødelægger, hvis man sætter brotaksterne ned. Men der er masser af andre strukturer på begge sider af Øresund, som eksisterer på grund af den naturlige hindring, der har været for at passere det vand dér, og dem slår man jo i stykker. Man kan sagtens fremhæve alle de positive ting, der er ved det, men der er andre ting, der bliver slået i stykker, hvis man ændrer voldsomt ved trafikken, ved passagen over vandet.

Og så er der altså endelig det miljøhensyn, som vi ønsker at tage, altså at vi ikke ønsker en ubegrænset biltrafik. Vi mener, at vi ikke kan tåle det trafikspring, hvis vi skal have nogen som helst chance for at leve en lille smule op

også til regeringens målsætninger om at ned-sætte vores CO₂-udslip.

Så vi kan altså ikke tilslutte os forslaget.

Thorkild B. Frandsgaard (FRI):

Frihed 2000 er helt enig med hr. Frank Dahlgaard i, at alle muligheder skal udnyttes i Øresundsregionen. Det bliver det vigtigste område i hele Nordeuropa. Der bliver tale om virksomheder, der skal samarbejde, der bliver tale om folk, der skal køre frem og tilbage hver dag. Derfor er det en hindring, at pendlere skal betale 3.400 kr. om måneden for at køre over.

Men når det er sagt, så hører enigheden nok lidt op med hensyn til, at vi på nuværende tidspunkt skal sætte taksterne ned. Grundlaget for broen er, at den skal tilbagebetales over ca. 30 år. Lad os nu sige, at vi blev enige om, at tilbagebetalingstiden var 60 år. Med renters rente er det begrænset, hvor meget vi kan sætte taksterne ned. Skal der en væsentlig, mærkbar ned-sættelse til, så kommer vi ikke uden om, at der bliver tale om, at skatteyderne må betale, og det kan vi ikke være med til.

Men til hr. Frank Dahlgaard vil jeg sige, at vi er helt enige i, at vi nu skal holde skarpt øje med, om de takster er en hindring for den udvikling, der skal ske. Men lad os nu se, hvordan det udvikler sig, og så tage det op igen, og det tror jeg også forligspartierne vil, men det er selvfølgelig op til dem.

Der er også en anden usikkerhed i hele Øresundsbroprojektet, som jeg har forstået det. Da det blev vedtaget, gik man ud fra en lånerente på 6 pct. i første omgang og senere en lånerente på 5 pct. Nu må jeg spørge, for jeg ved det ikke: Er det fastrentelån, eller er det flekslån? For hvis der er tale om flekslån, så er der jo et usikkerhedsmoment, som vi ikke kan undgå at skulle tænke på.

Så der er to ting i det, der er så usikre, at det ville være farligt på nuværende tidspunkt at sætte taksterne ned, for vi er helt enige med de partier, der har sagt, at det er brugerne, der skal betale det her. Men ellers er vi enige med hr. Frank Dahlgaard i, at det er vigtigt at holde skarpt øje med det her, for det vil være en skam, hvis dette bliver en bremse for udviklingen.

Vi kan ikke støtte det på nuværende tidspunkt, men vi vil følge nøje, hvad der sker.

Anden næstformand (Henning Grove):
Forslagsstilleren, hr. Frank Dahlgaard.

Frank Dahlgaard (UP):

Jeg vil takke ordførerne for deres bemærkninger og kommentarer til forslaget, som jo var blevet læst. Jeg vil også takke ministeren for hans redegørelse. Men så vil jeg lige påpege nogle ting, inden jeg kommenterer noget af det, der er sagt.

For det første: Øresundsbroen er noget andet end Storebæltsbroen. Flere foretog en sammenligning, men det er noget andet, og taksterne på de to store broer er meget tæt på hinanden, men det er to vidt forskellige broer. Øresundsbroen er først og fremmest en lokal bro mellem to store byer, hvor det, at mennesker hver dag pendler frem og tilbage – ikke bare en masse gods, men mennesker – er meget mere væsentligt, end det er på Storebæltsbroen.

Jeg har i forslagets bemærkninger citeret de forskellige kyndige mennesker på området, så det er jo ikke bare noget, der er grebet ud af luften, at det er en fornuftig ting, og at det kan give en optimal udnyttelse af Øresundsbroen at få sænket taksterne mærkbart, de takster, man nu har fastlagt.

Men jeg vil gerne sige tak både til trafikministeren og til en række af de andre ordførere, også den sidste, som jo i virkeligheden sagde: Nu må vi så se, når nu det går i gang og vi får nogle erfaringer med hensyn til, hvad trafikken bliver. Bliver den, som man havde forventet? Bliver det en succes, eller bliver det ikke, som man forventede? Hvis det altså ikke bliver den succes, som f.eks. Storebæltsbroen med de ganske betydelige takster er blevet – og som man altså derfor måske tror at Øresundsbroen også bliver – så er man måske parat til en justering senere. Det synes jeg dog var en åbning, og det er jeg glad for.

Jeg går ud fra, at når ministeren siger, at den svenske regering ikke vil ændre på tingene, så har man foretaget konsultationer deroppe, for den svenske handelsminister og også minister for nordiske anliggender, Leif Pagrotsky, var jo som citeret i forslaget ude i Børsen og sige, at det i hvert fald ikke var svenskerne, der stod i vejen for, at man kunne sænke de der takster, og at det nok var en god idé. Så man er altså også i det politiske miljø oppe i Stockholm parat til at sænke taksterne.

Tak også til ministeren for hans gøren opmærksom på den særlige foranstaltning for stu-

derende – jeg var godt klar over den, den burde være nævnt i bemærkningerne – der i virkeligheden får månedskort til næsten halv pris. Det gælder de danske studerende. Jeg ved ikke, hvordan det er med de svenske, men efterhånden skulle vi jo nå frem til, at der gerne var nogle mere ensartede regler på det område, sådan at der ikke er ulighed mellem svenske og danske studerende.

Landanlæggene skal også finansieres. Det tager 60 år, men med nogle reparationer hvor længe står så landanlæggene? I 200 år? I 300 år? Og broen står i mindst 100 år. Derfor er der jo plads til, som også den svenske handelsminister gjorde opmærksom på, at strække tilbagebetalingen af broen, brugerbetalingen, ud over en længere årrække.

Til de enkelte ordførere har jeg ganske korte kommentarer. Tak til hr. Brian Mikkelsen for venlige bemærkninger, og også derfra blev det sagt: Lad os så se på erfaringerne og så måske senere. Det er jo sådan den fremherskende holdning hos et flertal i Folketinget, at hvis det altså viser sig, at det ikke bliver den brosucces, som man lægger op til, så vil man gøre noget ved taksterne. For ordførerne er ligesom her gået ud fra, at hvis man sænker taksterne, så bliver der færre udgifter, og så tager det længere tid at tilbagebetale broen, men det er jo ikke sikkert.

Vi ved jo ikke, hvordan den efterspørgselskurve ser ud, eller prisfølsomheden. Vi ved jo ikke, om trafikken vokser så meget som følge af en ikke særlig stor sænkning, eller en sænkning af taksterne af en eller anden størrelse, at det opvejer det. De lavere takster kan nemlig opvejes af en større trafik, og så kommer der alligevel lige så mange penge, måske endda flere penge, i kassen. Det ved vi faktisk ikke endnu, men som sagt, det får vi jo en fornemmelse af, når erfaringerne kommer.

Tak også til Dansk Folkeparti, som jo var et parti, der så med sympati på det her og ville støtte forslaget behandling i Folketinget.

Hr. Arne Melchior's bemærkninger har jeg kommenteret.

Enhedslistens og også Kristeligt Folkepartis ordførere var inde på miljøet. Der er lige kommet en rapport fra det svenske trafikøkonomiske institut, tror jeg det hedder, i Borlänge, som ikke bare ser på økonomien, men også på miljøet, og konkluderer, at broen er en gevinst for miljøet og ikke det modsatte. Når jeg er lidt usikker, så er det, fordi jeg ikke ved, hvilke bro-

takstforudsætninger det bygger på. Men jeg tror ikke, at det er nogen belastning for miljøet.

Dette var mine bemærkninger. Jeg er såmænd ikke så utilfreds med den åbning, der har vist sig eller i hvert fald er blevet bekræftet her ved behandlingen, om, at man i hvert fald er parat til at se på taksterne, hvis det skulle vise sig, at trafikmængden ikke bliver den, som man forventer.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

Afstemning

Anden næstformand (Henning Grove):

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

5) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 113:

Forslag til folketingsbeslutning om sikring af regional dækning ved udbudsplaceringen af de korte videregående uddannelser.

Af Brian Mikkelsen (KF), Hanne Severinsen (V), Christian H. Hansen (DF), Tove Videbæk (KRF) og Tom Behnke (FRI) m.fl.
(Fremsat 3/3 2000).

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Undervisningsministeren (Margrethe Vestager):

Hovedformålet med loven om de korte videregående uddannelser har været at rydde op i den skov af forskellige uddannelser, som var opstået. Formålet har været det enkle og rigtige at sikre kvaliteten og placere de korte videregående uddannelser som en stærkere profileret del af de videregående uddannelser.

Vi har derfor udviklet 13 nye og bredere uddannelser, der dækker de erhvervs-mæssige behov og erstatter de nuværende 75 uddannelser.