

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 CO<sub>2</sub>-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