

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 erhvervmæssige behov og erstatter de nuværende 75 uddannelser.