

**Søren Krarup (DF):**

Det er et meget enfoldigt spørgsmål, og det er et spørgsmål, jeg stiller på foranledning af utallige spørgsmål til mig selv. Jeg er lige ved at sige, at derfor tror jeg, at jeg stiller det på vegne af den danske befolkning.

En bro er jo bygget for at forbinde, og Storebæltsbroen er naturligvis bygget for at forbinde de danske landsdele. Forholdet er imidlertid, at på grund af den forholdsvis høje broafgift, der er tale om, og som jo fortsat stiger – forleden så jeg, at nu er den oppe på 245 kr. – er Storebæltsbroen i virkeligheden en barriere, der skiller Øst- og Vestdanmark. Helt konkret har jeg en datter, der bor i Odense, og en datter, der bor nær Slagelse. De vil gerne besøge hinanden, men de har ikke råd til det, fordi det koster dem 500 kr. at komme over broen.

Jeg vil spørge ministeren: Er der ikke håb om, at den efter min mening urimelig høje broafgift kan sættes ned, så broen tjener til at samle Danmark i stedet for at skille Danmark?

**Trafikministeren (Flemming Hansen):**

Spørgsmålet om taksterne for passage af Storebæltsforbindelsen er helt naturligt med mellemrum genstand for en offentlig debat.

Statsministeren besvarede den 4. marts, altså for 1 år siden, et spørgsmål fra hr. Thulesen Dahl om brotaksterne på Storebælt. Svaret lød, og jeg citerer:

Kl. 14.55

»Det er regeringens opfattelse, at de senere års mere gunstige udvikling i Storebæltsforbindelsens økonomi end tidligere forventet især skal udnyttes til økonomisk konsolidering i A/S Storebælt. Desuden vil der være mulighed for en række målrettede takstnedsættelser, som regeringen vil bede Storebælt overveje nærmere.«

Dette er fortsat regeringens holdning til spørgsmålet og altså en besvarelse af spørgerens spørgsmål, men jeg vil gerne udbygge det og sige: Med en gæld på ca. 38 mia. kr. er Storebælts økonomi følsom over for selv små ændringer i renteniveau og trafikvækst. Det er derfor vigtigt at konsolidere selskabet, mens økonomien udvikler sig positivt.

Jeg kan endvidere oplyse, at Sund & Bælt som forudsat i første del af mit svar har gennemført en række målrettede takstnedsættelser, bl.a. ved udvidelse af det antal dage, hvor der tilbydes endagsbilletter til reduceret takst. Disse tiltag er blevet understøttet af selskabets markedsføring og er blevet meget godt modtaget af for-

brugerne, og de har haft den tilsigtede effekt, nemlig at fremme samkvemmet over Storebæltsforbindelsen, ikke mindst til glæde for familierne. Pendlerne er også blevet tilgodeset. Folketinget har således besluttet at gøre det særlige pendlerfradrag på 90 kr. pr. passage med bil permanent.

Derudover er der ingen plan om at nedsætte taksterne. Prisen for at komme over Storebælt er nu næsten 40 pct. lavere, end da vi havde færgerne – 40 pct.! Samtidig er trafikken tredoblet, og man kommer over på ét kvarter i stedet for 5 kvarter. Derfor synes jeg, det er et fantastisk flot resultat, man har opnået.

**Søren Krarup (DF):**

Jeg forstår til fulde trafikministerens svar, for naturligvis skal broen betales, og jeg kan godt forstå, at man vil benytte en gunstig økonomisk udvikling.

Jeg har ladet mig fortælle, at man har villet afvikle broens betaling over en periode på 30 år, og at det er på grund af den forholdsvis korte tid, broafgiften er så høj. Jeg vil spørge: Var der ikke mulighed for, at man kunne udstrække afviklingstiden, f.eks. i stedet for 30 år til 50, eventuelt 75 år, så broafgiften kunne sættes ned til glæde for borgerne her i landet?

Jeg indrømmer, at det er blevet billigere, end det var med færgerne. Men det er vel egentlig meningen med en bro, at det skal være meget nemt at knytte landsdelene sammen, og broafgiften modvirker altså det, der må være broens opgave.

**Tredje næstformand (Kaj Ikast):**

Medspørger er hr. Bjarne Laustsen.

**Bjarne Laustsen (S):**

På baggrund af, at hr. Søren Krarups familie bor på hver sin side af noget vand, at det er besværligt at komme over, og at der er barrierer, vil jeg gerne spørge ministeren, om det ikke er sådan, at der også er andre steder i landet, hvor der er barrierer, og hvor barrieren rent økonomisk er meget, meget, meget, meget større, end den er over Storebælt. Som ministeren gjorde rede for, er priserne billigere nu, end de var, da man sejlede. Nu kan man køre over, og priserne er 40 pct. lavere.

Jeg tænker specielt på færgerne mellem Frederikshavn og Læsø. Her er prisen jo dobbelt så høj for en bil og en passager, bare for at komme den ene vej, og i den forbindelse kunne det da