

[Trafikministeren]

spørgsmål, som det udredningsarbejde, vi sætter i gang, vil give svar på. Må jeg i den sammenhæng sige, at vi jo ikke er helt selvbestemmende for den afgiftspolitik, som vi vælger. Vi må se på, hvad der sker i Europa. Jeg synes, det er forkert, at man skal køre fra det halve af Jylland f.eks. over grænsen for at tanke op dér, fordi det er billigere. Det er spild af ressourcer.

Jeg mener, at oliepriser, benzinpriser, vægtafgifter og slid på vejene alt sammen må ses i én stor sammenhæng, og det er det, jeg håber at få svar på, når vi bliver færdige med udredningsarbejdet.

Jeg mener ikke, at hr. Helge Sander formulerede nogle spørgsmål, som jeg bør svare på, men jeg vil gerne til hr. Dohrmann sige, at jeg er i den lykkelige situation at kunne sige, at præcisionen vokser i DSB, at rentabiliteten vokser i DSB, og jeg mener også at vide, at generaldirektøren på et pressemøde i formiddags har præsenteret den nye køreplan, som er mere brugervenlig end nogen, vi nogen sinde før har præsenteret for kunderne. Det synes jeg skal være sagt i en diskussion om det største firma inden for Trafikministeriet.

Hr. Arne Melchior formulerede nogle spørgsmål om vejafgifter som brugerbetaling, som jeg tidligere har været inde på og derfor mener at have besvaret.

Hvad angår filosofien med salg, vil jeg sige, at hvis det er sådan, at man er trafikminister og man har nogle værdier, som man ikke har brug for, så ved man jo også, at der er andre inden for den samme regering, som har lyst til at få provenuet af disse værdier over i en anden kasse end Trafikministeriets. Men man kunne også forestille sig, at trafikministeren var interesseret i, at de værdier blev brugt til at købe nogle flere IC 3-tog eller til at lave noget mere moderne på et eller andet af trafikområderne. Ja, det kunne såmænd også være de midt- og vestjyske veje eller måske noget tredje eller fjerde oppe i Vendsyssel, hvis der er behov for det.

Men provenuet mener jeg i hvert fald bør komme trafikken og moderniseringen af trafikken til gode. Det er det, jeg har givet udtryk for på min beskedne og måske ikke altid lige fiks måde.

Storebæltsaftalen har jeg forstået, og den skal jeg ikke kommentere. Jeg mener, at den ligger godt nedfældet i et dokument, som er til stede her i salen. Jeg har undersøgt i ministeri-

et, hvordan dette dokument er blevet til. Man har fortalt mig, at man har siddet i måneder og flyttet kommaer og skiftet ord ud og rettet til i sætninger, inden man er kommet til det slutdokument, som altså danner baggrund for aftalen om Storebælt. Hvad der så er sagt over kaffen eller over de danskvand, som vi drikker alt for mange af i ministeriet, det har jeg selvfølgelig ikke nogen mulighed for at vide. Jeg er glad for, at mine forgængere kan oplyse mig derom.

Jeg mener, jeg til hr. Arne Melchior også har talt om de europæiske dimensioner.

Derimod vil jeg gerne til fru Inger Stilling Pedersen sige, at jeg misunder ikke folkepensionisterne, at de kører til halv pris. Men jeg har lov til at stille et spørgsmål, nemlig om det er DSB, der skal betale det. Jeg har også lov at stille det spørgsmål, om ikke det i højere grad skulle være Folketinget, der betaler for de frikort, som folketingsmedlemmerne har. Hvorfor skal det belaste DSB's budget? Man stiller krav til DSB om at få balance i regnskabet, men hvorfor skal man så fra statens, fra Folketingets, fra lovgivernes side forlange nogle gratis ydelser fra DSB, som måske hører hjemme et helt andet sted på finansloven? Det er blot det, jeg har givet udtryk for; det er et forretningsmæssigt princip, hvis man bærer sig ad på den måde.

Jeg må til fru Tove Lindbo Larsen sige, at det er alvorligt ment, når jeg taler om hovedstaden og de problemer, som er knyttet til hovedstaden, og hvis man ikke ligefrem går med bind for øjnene, kan man jo opleve, at hovedstaden har nogle trafikproblemer, som man ikke har andre steder i landet. Hvordan vi løser dem, skal jeg ikke kunne sige i dag, men jeg har kastet nogle tanker ud.

Jeg mener selvfølgelig, at S-togene trænger til fornyelse. Jeg ved også, at der er noget, der hedder Røret, det har man belært mig om, og at Røret sætter en grænse for, hvor meget S-togs-trafik der kan komme igennem. »Og hvis du vil videre,« siger jeg til mig selv – det er jo den eneste, jeg har lov til at tiltale på den facon – »så er du altså nødt til at få en anden forbindelse end Røret,« og dér ligger der jo i Plan 2000 og i ministeriets planlægningsafdeling en skuffe fuld af ting, som det ville være meget spændende at prøve på at sætte i gang. Jeg ved ikke, om det alt sammen nås i min tid; jeg ved ikke, om bevillingerne kan skaffes, men jeg kan sige, at jeg har viljen til at prøve, om vi ikke på en eller anden