

[Trafikministeren]

vedligeholdelse. Dertil kan jeg sige, at det er et problem, som vi gør forfærdelig meget ud af hvert eneste år, og vi fastholder netop under Vejdirektoratets budget, at vi ikke må skære i de midler, der er stillet til rådighed til vedligeholdelse, og anvende dem til investering, fordi vi derved ville bringe vore veje i en tilstand, som er uholdbar. Det er altså Vejdirektoratets politik, som jeg tilslutter mig.

Hr. Ernst B. Schmidt havde videre et spørgsmål om, hvor mange vejvæsener vi skal have. Jeg kan fortælle, at jeg i forgårs havde mit første møde med Amdrårdsforeningen om, hvor mange vejbestyrelser der skal være, hvordan de skal fungere, og hvor rationelt de skal indrette sig. Jeg synes, at vi havde en nyttig og hensigtsmæssig dialog. Vi har sat vores næste møde til valdemarsdag – det er jo vores nationale flagdag – og det synes jeg er en udmærket dag, hvor vi kan nå videre på det område, som er meget væsentligt for os alle.

Men igen takker jeg for den modtagelse, som planen har fået.

Margrete Auken (SF):

Jeg vil gerne stille et par spørgsmål til ministeren til forståelse af planen. Jeg synes ikke, den er helt nem at forstå alle steder. Nu har jeg rost den meget, men den volder mig altså visse kvaler på sine steder. Jeg vil ikke sige, det er planens skyld, men jeg går ud fra, at ministeren kan svare på mine spørgsmål.

Man siger, at personbilen er konkurrencedygtig med toget eller på sine steder med busserne, og det er muligvis rigtigt, men der er i hvert fald to spørgsmål i den forbindelse, jeg gerne vil have besvaret. Det ene er: Indregner man i fremskrivningerne, altså referencerammen, at benzinpriserne vil stige? Jeg har lige fået et svar fra ministeren på mit spørgsmål om, hvordan det vil gå med oliepriserne, og ministeren har svaret mig, at de ifølge det amerikanske energiministerium vil mere end fordobles inden år 2000, og ifølge IEA vil de næsten fordobles. Jeg vil gerne vide, om det indgår dels i vurderingen af personbilens konkurrencedygtighed, dels i selve referencemodellen, eller om man bare er gået ud fra, at der ikke sker nogen synderlig stigning af benzinprisen, sådan at det kommer med som et ekstra tiltag, hvis det sker.

Dernæst vil jeg gerne spørge, hvor mange der er i den bil. Hvis man kan fylde fire ind i den

hver gang, synes jeg også, det begynder at hjælpe på det. Hvis man siger, der er 1,8 i den, fordi det er der i snit, så passer det ikke med fremskrivningerne, for dér forudsætter man nemlig betydelig færre i bilen, og i masser af tilfælde vil der være en enkelt person i bilen. Er det en enkelt person i en personbil, der har den konkurrencedygtighed, som ministeren taler om flere gange?

Endvidere vil jeg gerne stille spørgsmål til planens oplysninger om, at en overførsel af 25 pct. af personbiltrafikken på fjerntrafikken fra vej til bane kun vil betyde en reduktion på 1 pct. Det vil jeg gerne have forklaret. Jeg er godt klar over, det gælder om, at vi ikke er for optimistiske med hensyn til den kollektive trafik her, og jeg skal prøve at skruer den værste pessimisme på, jeg kan, men jeg kan simpelt hen ikke begribe det tal. Er det et IC3-tog, ministeren taler om – der står, at det kører på diesel – eller er det de andre? Forudsætter ministeren med den 25 pct.s overflytning, at der ikke i den indgår en øget kapacitetsudnyttelse? Jeg har kunnet få tallet til at hænge sammen ved, at jeg simpelt hen bare har øget togkørselen tilsvarende, sådan at der kører flere tog. Men sådan vil det jo ikke foregå. Derfor vil jeg gerne have det tal forklaret.

Hvad angår de faste forbindelser, synes jeg ikke, ministeren har forklaret og forsvaret, hvordan motorvejene hjælper dér. Motorvejen på Storebælt bliver en lokal forbindelse. Den vil ikke blive brugt til international trafik, og det ved vist enhver – man behøver ikke at læse ret lang tid på et landkort for at se det. Den er selvfølgelig dybt godnat, og jeg har da heller aldrig fået andre forklaringer på den, end at nu har man aftalt den. Det er dér, hvor jeg mener det står helt stille.

Om Øresundsforbindelsen skriver ministeren frejdigt, at det er godtgjort – det er godt gjort – at en vejforbindelse vil være mere energirigtig end færgerne. Er det færgerne på Helsingør-Helsingborg-ruten, eller er det færgerne nede i den brede rute mellem Malmø og København? Det, der faktisk vil ske – det har jo også vist sig i ministerens svar på de spørgsmål, jeg har stillet – er, at man skal overflytte betragtelige mængder fra Helsingør-Helsingborg-linjen ned til Malmø-København-linjeføringen. Det vil medføre en omvejskørsel på 45 km. Er det inddraget i disse overvejelser? Altså, vil det si-