

Svar (13/4 2000)

Udenrigsministeren (Niels Helveg Petersen): Udenrigsministeriet er ikke bekendt med, at NGO'er aflyttes som beskrevet i spørgsmålet.

Spm. nr. S 2117

Til trafikministeren (27/3 2000) af:

Birthe Rønn Hornbech (V):

»Hvorfor har regeringen ikke forudset, at åbning af Øresundsbroen vil betyde mere trafik på Køge Bugt-motorvejen?«

Svar (11/4 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Regeringen har naturligvis forudset, at åbningen af Øresundsforbindelsen vil give øget trafik på Køge Bugt motorvejen.

I forbindelse med vedtagelsen af anlægsloven blev det forudsat, at ca. 10.000 biler pr. døgn vil le passere Øresundsforbindelsen. De seneste prognoser fra Øresundskonsortiet forventer ca. 12.000 biler pr. døgn.

Trafikministeriets Udvalg for Trafik- og Miljøplan for Hovedstadsområdet har vurderet, at Øresundsforbindelsen vil betyde gennemsnitligt 6.500 biler mere pr. døgn på Kalvebodbroen. Vest for Kalvebodbroen vil trafikken fordele sig på Motorringvejen og Køge Bugt motorvejen. Da en del af de ekstra biler over Kalvebodbroen tidligere har benyttet Køge Bugt motorvejen i forbindelse med Helsingør-Helsingborg overfarten, forventes den samlede nettoforøgelse på Køge Bugt motorvejen at blive på ca. 1.500 biler pr. døgn.

Der henvises i øvrigt til mit svar på spørgsmål S 2120.

Spm. nr. S 2120

Til trafikministeren (27/3 2000) af:

Birthe Rønn Hornbech (V):

»Hvad agter ministeren at foretage sig i anledning af de daglige flaskehalsproblemer på Køge Bugt-motorvejen mellem Køge og Hundige?«

Svar (11/4 2000)

Trafikministeren (Jacob Buksti):

Problemerne med trafikafviklingen på visse strækninger af Køge Bugt motorvejen i morgen- og eftermiddagsmyldretiden og på andre dele af motorvejsnettet især i hovedstadsområdet har nået et niveau, der gør det relevant at tale om flaskehalsproblemer.

Ved anvendelsen af en række virkemidler som køvarsling, rampedosering og hastigheds-harmonisering kan vi gøre en del for at forøge den nuværende kapacitet på de motorvejstrækninger, hvor der er daglige trængselsproblemer, men sådanne virkemidler kan ikke alene løse problemerne med trafikafviklingen. En effektiv indsats over for kapacitetsproblemerne må indebære, at vi begynder at overveje udbygning af relevante strækninger.

Udvidelser af motorvejsnettet i hovedstadsområdet, vil ligesom gennemførelsen af de nye vejanlæg, som Folketinget vedtog anlægslov for sidste år (rute 9, 15/18 og 21) skulle ses i lyset af de bevillingsmæssige muligheder, hvorfor det ikke er muligt at angive noget bestemt påbegyndelses- eller færdiggørelsestidspunkt.

Spm. nr. S 2054

Til økonomiministeren (22/3 2000) af:

Rikke Hvilshøj (V):

»Vil ministeren fremlægge beregningerne bag rapporten »Et bæredygtigt pensionssystem«, januar 2000, således at det år for år (2000-2040) fremgår, hvordan den offentlige gæld udvikler sig, samt hvor meget de faldende renteudgifter bidrager til den faldende offentlige gæld (i kr. og som pct. af BNP)?«

Svar (12/4 2000)

Økonomiministeren (Marianne Jelved):

Beregningerne i »Et bæredygtigt pensionssystem« indebærer, at den offentlige gæld nedbringes frem til 2005 sådan at renteudgifterne falder med ca. 2 pct. af BNP. For årene efter 2005 er der foretaget beregninger for to forskellige finanspolitiske strategier. Det ene scenarie indebærer, at finanspolitikken følger et pay-as-you-go-princip, hvor indkomstskatten løbende til-