

[Formanden]

Forslag til lov om ændring af lov om vurdering af landets faste ejendomme og lov om skattemyndighedernes organisation og om klageadgang m.m. (skattestyrelsesloven). (Klageret for lejere).

(Lovforslag nr. L 222).

Medlemmer af Folketinget Pia Kjærsgaard (FP), Dohrmann (FP), Damgaard Nielsen (FP) og Poulsgaard (FP) har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om forhindring af konflikten på sygehusene.

(Lovforslag nr. L 223).

I skrivelse af d.d. meddeleler ministeren for offentlige arbejder, at han ønsker i henhold til forretningsordenens § 19, stk. 4, at give Folketinget en skriftlig

Trafikpolitisk redegørelse.

(Redegørelse nr. R 21).

Eksemplarer vil blive omdelt, og redegørelsen vil blive optaget i Folketingstidende.

Jeg foreslår, at forhandlingen om denne redegørelse finder sted torsdag den 2. april. Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte dette forslag som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Skriftlig fremsættelse af forslag:

Thoft (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om vurdering af landets faste ejendomme og lov om påligningen af indkomst- og formueskat til staten (ligningsloven). (Omvurdering af ejerlejligheder, der frigøres fra lejemål).

(Lovforslag nr. L 221).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Thoft (SF):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om vurdering af landets faste ejendomme og lov om skattemyndighedernes organisation og om klageadgang m.m. (skattestyrelsesloven). (Klageret for lejere).

geadgang m.m. (skattestyrelsesloven). (Klageret for lejere).

(Lovforslag nr. L 222).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Pia Kjærsgaard (FP):

Som ordfører for forslagsstillerne tillader jeg mig herved at fremsætte:

Forslag til lov om forhindring af konflikten på sygehusene.

(Lovforslag nr. L 223).

Jeg henviser i øvrigt til de bemærkninger, der ledsager lovforslaget, og anbefaler det til Tingets velvillige behandling.

Skriftlig redegørelse:

Trafikpolitisk redegørelse af 24/3 87.

(Redegørelse nr. R 21).

Ministeren for offentlige arbejder (Nør Christensen):

1. Indledning

Den politiske aftale om etablering af en fast forbindelse over Storebælt for både vej- og banetrafik indebærer en afklaring af årtiers vigtigste trafikpolitiske spørgsmål. Regeringen havde ønsket en kombineret forbindelse med samtidig færdiggørelse af vej- og baneforbindelsen. Men også etapeløsningen med baneforbindelsen først og vejforbindelsen nogle få år senere er en ganske tilfredsstillende ordning. Den sikrer, at vi kommer i gang, giver mindre sårbarhed og indebærer fordele i relation til indstilling af færgedriften. Aftalen indebærer i øvrigt, at vi nu kan realitetsforhandle spørgsmålet om Øresundsforbindelserne med Sverige.

Beslutningen om den faste forbindelse har aktualiseret behovet for en samlet fremstilling af regeringens trafikpolitik.

Trafikpolitikens hovedformål er at fremme et effektivt fungerende trafiksystem til gavn for borgerne og erhvervslivet i hele landet.

Målsætningen må tilgodeses på en sådan måde, at trafikens skadelige virkninger i form af miljøbelastninger og trafikuheld mi-

[Ministeren for offentlige arbejder]

nimeres. Der må også tages behørigt hensyn til energi- og andre samfundsmæssige forhold.

Staten har det overordnede ansvar for trafikpolitikken.

Det er statens opgave at drage omsorg for, at fjerntrafikken, trafikken til og fra udlandet samt transittrafikken kan foregå hurtigt og effektivt.

Beslutninger om den regionale og den lokale trafik træffes af amtsrådene, kommunalbestyrelserne og Hovedstadsrådet.

Den nødvendige koordination mellem fjerntrafikken og den regionale og den lokale trafik sikres i et samspil mellem staten, amterne og kommunerne.

Denne redegørelse er ledsaget af en handlingsplan indeholdende de væsentligste investeringsmæssige og driftsmæssige foranstaltninger til gennemførelse af regeringens trafikpolitik.

2. Persontrafik

2.1. Individuel/kollektiv trafik.

Privatbilen tegner sig for 70 pct. af det samlede persontransportarbejde i Danmark. Af de resterende 30 pct. foregår 14 pct. med bus og 8 pct. med tog, 7 pct. med cykel og 1 pct. med fly eller færge.

Gennem en årrække er der sket en omfattende udbygning og forbedring af den kollektive trafik over hele landet. Men også vejnettet er udbygget væsentligt. Det betyder ikke, at vi nu kan standse indsatsen på nogen af områderne. Kun en kombination af kollektiv og individuel transport kan sikre en høj grad af fremkommelighed for alle parter i et moderne samfund – erhvervsliv såvel som private borgere.

Af den politiske debat kan man nogle gange få det indtryk, at spørgsmålet om kollektiv/individuel trafik er et spørgsmål om enten-eller.

Det er det imidlertid ikke. Det er et både-og.

Alle erfaringer viser, at der kun i et vist omfang består et egentligt konkurrenceforhold mellem de forskellige trafikmidler.

På den ene side er fordelene ved at bruge bil i mange tilfælde så store, at de, der har mulighed derfor, vil søge at opnå disse fordele. På den anden side er der også en række tilfælde, hvor den kollektive trafik har klare

fortrin, f.eks. i de store byers myldretidstrafik. Desuden har omkring 40 pct. af befolkningen af alders- eller helbredsmæssige grunde eller simpelt hen af økonomiske grunde ikke til daglig adgang til bil.

Konkurrencen mellem individuel og kollektiv trafik er stærkest i fjerntrafikken. Her må der være så stor valgfrihed som muligt mellem de forskellige transportmidler.

I og omkring de store byer er der behov for velfungerende kollektive trafiksystemer, blandt andet fordi bilerne af hensyn til fremkommeligheden og af ressourcemæssige, pladsmæssige og miljømæssige grunde kun kan løse en del af transportopgaverne i de store byer.

Lad os endelig huske på, at befolkningen ikke kan deles op i faste trafikantkategorier: bilister, cyklister og brugere af kollektiv trafik. De samme personer kan snart optræde som bilister, snart som cyklister og snart som passagerer i bus og tog. Der er ikke noget grundlag for at skabe modsætningsforhold trafikanterne imellem. Alle har interesse i, at der søges fornuftige trafikløsninger, som ikke ensidigt favoriserer den ene eller den anden transportform. Vi behøver både den individuelle og den kollektive trafik.

2.2. Personbiltrafik.

Personbilen giver meget stor mobilitet, og det er regeringens opfattelse, at befolkningen i så vidt omfang, som det er muligt, skal kunne udnytte og drage fordel af fortrinnene ved kørsel i egen bil.

Imidlertid er bilrådigheden i dagens Danmark mindre end i de lande, vi normalt sammenligner os med. Det skyldes, at det er dyrt at købe bil. Afgifterne er høje.

Biltætheden må dog antages også at afhænge af en række andre faktorer, herunder udgifterne ved bilens anvendelse, transportbehov, alternative transportmuligheder (bl.a. den kollektive trafik) etc.

Afgifter på personbilkørsel har i dag ikke deres primære baggrund i trafikpolitiske hensyn, selv om de bidrager til at begrænse den kollektive trafiks tilskudsbehov.

Finanspolitiske og energipolitiske hensyn har dog været nok så fremtrædende for fastlæggelse af afgiftsniveaet. Det følger heraf, at selv om trafikpolitiske hensyn kunne tilsi-ge lavere afgifter, er dette ikke en tilstrække-

[Ministeren for offentlige arbejder]

lig begrundelse for væsentlige ændringer i gældende afgiftsstruktur og -niveau.

2.3. Cykeltrafikken.

Cykeltrafikkens omfang er stort i Danmark. 30–40 pct. af alle voksne og 75 pct. af alle børn kører på cykel mindst 1 gang om ugen. De kørte personkilometer er af samme størrelsesorden som banetrafikkens.

Cyklisterne har ikke altid lige lette betingelser i trafikken, og vi har særlige forpligtelser til at gøre noget for denne gruppe. Mange steder er der da også gennemført stisystemer for cyklisterne.

Både staten, amterne og kommunerne har i de senere år investeret betydelige beløb i cykelstier. Desuden har staten stillet og agter at stille yderligere beløb til rådighed for kommunale forsøg med cykelruteprojekter i centrale byområder.

Regeringen forventer, at amter og kommuner ligesom staten også i de kommende år vil prioritere cykeltrafikkens behov højt.

Cyklen anvendes i betydelig udstrækning i forbindelse med rejser med de kollektive trafikmidler. Herved øges cyklisternes aktionsradius og den kollektive trafiks tilgængelighed.

Regeringen lægger vægt på, at mulighederne for at kombinere cykelrejser med rejser med kollektive trafikmidler fremmes gennem etablering af gode cykelparkeringsforhold ved trafikterminaler samt ved forsendelses- og medtageordninger for cykler i den kollektive trafik. Det er mit håb, at kommuner og amtskommuner vil deltage aktivt i denne indsats.

2.4. Lokal og regional trafik.

Personbilen har sin største fordel i de mindre byer og i landområder.

For det første eksisterer der ikke her et trafikunderlag, der gør det økonomisk realistisk at tilvejebringe et kollektivt trafikudbud af en kvalitet, som er konkurrencedygtig i forhold til brugen af egen bil.

For det andet er der kun i begrænset omfang samfundsøkonomiske, miljømæssige eller andre, tilsvarende begrundelser for, at en del af trafikken bør foregå kollektivt frem for med bil.

Selv om bilrådigheden er større på landet end i byerne, er der alligevel mange på lan-

det, der ikke har bil. Af hensyn til disse borgers deltagelse i arbejdslivet og samfundslivet i øvrigt er eksistensen af et kollektivt trafiksystem en nødvendighed i de mindre byer og i landområderne.

I og omkring de større byområder er det navnlig de trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige og trængselsmæssige sider af biltrafikken, der volder problemer.

Det ville medføre uoverstigelige problemer, hvis alene personbilen skulle tilfredsstille den helt overvejende del af transportbehovene i og omkring vore store byer.

Det ville også rejse spørgsmålet om overlevelsesmulighederne for erhvervene i disse byers gamle og relativt tætte centre. Kravene til parkerings- og gadeareal kan ikke honoreres i de ældre, historiske bykerner, og tilgængeligheden ville dermed blive for ringe – med forfald eller total omdannelse som resultat.

Der er derfor behov for et omfattende tilbud af kollektiv trafik i de større byer, hvor den kollektive trafik er samfundsøkonomisk mest fordelagtig.

Skal den kollektive trafik udfylde den rolle, som af hensyn til fremkommeligheden og af miljømæssige grunde er påkrævet, må den være af en vis kvalitet, hvad angår afgangshyppighed, punktlighed, komfort og rejsetid, så den navnlig ved de daglige rejser mellem hjem og arbejde er konkurrencedygtig og udgør et reelt alternativ til anvendelsen af privatbil.

Men kvalitet alene gør det ikke. Også prisen for den kollektive trafik er vigtig. Hvis den kollektive trafik skal kunne tiltrække kunder også blandt bilejere, er det nødvendigt, at den kan konkurrere prismæssigt med bilistens direkte udgifter for den enkelte tur – det vil i praksis sige benzinudgiften for den bilist, som kører alene i sin bil.

Her er vi fremme ved hovedårsagen til, at det er nødvendigt med tilskud til den kollektive trafik også i de områder, hvor den kollektive trafik ud fra brede samfundsmæssige synspunkter er mest fordelagtig.

Den stærke konkurrence fra den private biltrafik forventes at fortsætte i de kommende år. Denne udfordring må de regionale trafikselskaber tage op med henblik på at undgå, at det økonomiske grundlag undermineres gennem fortsatte fald i passagetallet.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Jeg skal her pege på behovet for fortsatte produktivtets- og serviceforbedringer og intensiveret markedsføring.

En væsentlig lettelse for brugerne af den kollektive trafik uden for hovedstadsområdet opnås ved etablering af fælles takstsystemer for regional trafik med tog og bus.

Amtsrådsforeningen og DSB har forhandlet sig frem til et forslag til standardoverenskomst om et sådant takstsamarbejde. Forslaget indebærer, at der i de enkelte amter kan etableres takstsamarbejdsordninger, som for kunderne meget stærkt minder om den ordning, som kendes i hovedstadsområdet.

Hvad angår forholdet mellem DSB og de amtslige trafikselskaber, er der imidlertid store forskelle set i forhold til hovedstadsordningen. Dels er der ikke tale om nogen hel eller delvis udlægning af ansvaret for den lokale DSB-trafik, og dels er det ved overenskomststudkastet sikret, at DSBs betaling for lokale rejser er direkte afhængig af det faktiske antal rejsende. Fire trafikselskaber i Jylland og to på Sjælland har udtrykt ønske om etablering af takstsamarbejde snarest. De konkrete forhandlinger herom er allerede i gang.

Endelig bør der ske en overførsel af passagerer fra de specielle kørselsordninger til det kollektive trafiksystem. De specielle kørselsordninger omfatter særlige transporter inden for især social-, sundheds- og uddannelsessektoren. De praktiske muligheder for overflytning af trafik undersøges i øjeblikket ved pilotprojekter i to amtskommuner.

Taxilovgivningen blev ændret i sidste halvdel af halvfjerdserne, og erfaringerne med ordningen må gennemgående vurderes som positive.

Ordningen har for forbrugerne resulteret i en service med biler af en standard og til priser, der kan tåle sammenligning med forholdene i andre lande, hvilket bl.a. skal ses på baggrund af den såkaldte frikørselsordning, der gælder for bilerne i afgiftsmæssig henseende.

Der eksisterer imidlertid en række problemer i samarbejdet mellem bestillingskontorerne og de tilsluttede bevillingshavere, og regeringen agter derfor at undersøge behovet for at revidere bestemmelserne i lyset af de indvundne erfaringer.

2.5. Fjerntrafikken.

DSBs fjerntog danner rygraden i det landsdækkende kollektive fjerntrafiksystem. Dette indebærer en omfattende betjeningsforpligtelse, som rækker væsentligt ud over, hvad der kan skabes indtægtsmæssig dækning for. DSB må således kunne tilbyde trafik af rimelig høj kvalitet over hele landet året igennem og til en sådan pris og på sådan en måde, at hele befolkningen kan få rimelig del heri. Derfor er det nødvendigt at yde tilskud til DSBs fjerntrafik.

Også for indenrigsflyvningens vedkommende må der siges at gælde en betjeningsforpligtelse, idet det hører til de absolutte undtagelser, at Danair kan nedlægge en rute.

Lovgivningen om buskørsel har taget højde for, at DSBs indtægtsgrundlag ikke udhules gennem andre trafiktilbud, der dækker samme behov som det eksisterende trafiksystem.

Ved overvejelser af, om der skal gives tilfaldelse til en ny fjernbusrute, skal der tages hensyn til, om den pågældende strækning er betjent eller kan betjenes af de eksisterende trafikforbindelser.

Der er på dette grundlag givet tilladelser til nogle få fjernbusruter, men det er min vurdering, at det vil være særdeles begrænset, hvor mange flere der vil blive plads til.

Med indsættelsen af en ny, hurtig togtype i 1988, nemlig de såkaldte IC/3-tog, i fjerntrafikken vil rejsetiden blive reduceret meget betydeligt. Etableringen af den faste forbindelse over Storebælt vil give yderligere forbedringer for både bane- og biltrafikken. Dermed vil flytrafikken blive udsat for betydelig hårdere konkurrence fra vej- og bane-trafik end i dag.

Der er i maj 1986 mellem regeringerne i Danmark, Norge og Sverige indgået aftale om forlængelse af SAS-samarbejdet fra 1995 til 2005. Aftalen indebærer, at der samtidig med Folketingets vedtagelse heraf sker en liberalisering på en række områder. Heraf må det vigtigste siges at være, at luftfragten gives helt frit, hvilket ikke kendes andetsteds i verden. For persontrafikkens vedkommende sker der væsentlige ændringer med henblik på, at andre skandinaviske selskaber end SAS kan udføre interskandinavisk sekundærrutetrafik, mens sekundærrutetrafikken til og fra Skandinavien vil blive tilpasset den udvikling, der sker i EF. Endelig vil der ske visse ændringer på charterområdet, f.eks.

[Ministeren for offentlige arbejder]

åbnes der for selskabsrejseflyvninger mellem de skandinaviske hovedstæder.

2.6. Handicappede i trafikken.

Der findes i dag særlige ordninger for handicappede i trafiksektoren, og der tages løbende forskellige initiativer for at lette de handicappedes vilkår.

På takstområdet har der imidlertid indtil nu ikke været tale om en sammenhængende politik, men regeringen vil søge at fastlægge sådanne principper, at ordninger oprettes dér, hvor det største reelle behov findes og på lige vilkår for de forskellige handicapgrupper og transportselskaber.

De handicappede, der har behov for det, bør uden ekstra udgift kunne medtage en ledsager på rejsen. Handicappede, der har økonomisk behov for det, bør kunne opnå rabatter på samme vilkår som ældre medborgere.

Både trafikmidler og vej- og baneanlæg bør indrettes sådan, at de i videst muligt omfang tilgodeser de handicappedes behov og ønske om integration. Det er op til den enkelte udførende virksomhed at sikre handicappedes adgang.

Disse principper søges ført ud i livet på det statslige område, og det er regeringens forventning, at de vil have afsmittende virkning på områder, som ikke drives i statsligt regi, og det gælder såvel bane- og vejanlæg som busser, færges, fly m.m.

Ministeriet for Offentlige Arbejder gennemførte i 1986 en idékonkurrence, »Trafik og Handicap«, med det formål at bringe nye forslag frem til løsning af handicappedes problemer i trafikken.

I 1987-89 gennemføres projektet »Byen for alle«, hvor en udvalgt by bliver gennemgået trafikmæssigt med henblik på at undersøge og forbedre forholdene for personer med handicap.

3. Godstrafik

70 pct. af den indenlandske godstrafik foregår ad landevej, 20 pct. med skib og 10 pct. med jernbane.

Det er regeringens opfattelse, at godstransport skal udføres med mindst muligt forbrug af ressourcer og med skyldig hensyntagen til miljø og sikkerhed.

For at dette mål kan nås, må der føres en politik, der sikrer, at de enkelte transportmidler i deres prisfastsættelse hver for sig afspejler alle relevante omkostninger ved de pågældende transporter.

Det er ikke tilfældet i dag, idet hverken vej- eller banetransporten betaler sine fulde samfundsmæssige omkostninger. Det er først og fremmest DSBs stykgodstransporter og de store lastbiler, der drager fordel af subsidieringen.

For så vidt angår banetrafikken er det regeringens mål, at den positive udvikling i DSBs godsøkonomi, som gennem de senere år er tilvejebragt gennem moderniserings- og rationaliseringstiltag, skal fortsættes. Herved skal godsindtægterne foruden driftsomkostningerne også bringes til at dække DSBs investeringer i godssektoren.

Regeringen mener ligeledes, at subsidieringen af de store lastbiler bør bringes til ophør, men anser det for mest hensigtsmæssigt, at løsningen af dette spørgsmål afventer de kommende drøftelser i EF.

Regulering af lastbiltrafikken finder sted i henhold til godstransportloven fra 1973. Det er regeringens opfattelse, at tiden er løbet fra visse dele af loven.

Den kvantitative regulering af antallet af tilladelser til at udføre transport af gods for andres regning bør afskaffes. Liberaliseringen på dette område vil medføre øget konkurrence og lavere priser til gavn for transportkøberne og i sidste ende for brugerne. Samtidig er det tanken at skærpe de kvalitative krav til erhvervets udøvere.

Godstransportlovens bestemmelser om fragtmandskørsel har gennem de senere år givet anledning til en række problemer, som gør det nødvendigt at overveje en ophævelse/ændring heraf.

Siden lovens vedtagelse er der opstået en ny form for stykgodstransport, betegnet »distributionskørsel«.

Distributionskørsel kan beskrives som samtidig godstransport mod vederlag af stykgods fra flere virksomheder til disses kunder i hele landet eller en del deraf.

Distributionskørsel udfylder et reelt behov hos erhvervslivet, og det vil derfor ikke være ønskeligt at søge lagt hindringer i vejen herfor.

Det er også et problem, at den nuværende lovgivning besværliggør et effektivt trans-

[Ministoren for offentlige arbejder]

portsystem for DSBs stykgods og hindrer, at P & T og DSB, der begge opererer med landsdækkende stykgodssystemer, indleder et nærmere samarbejde på stykgodsområdet.

Overvejelserne om en liberalisering af de nationale bestemmelser om vejgodstransport ledsages af liberalisering af bestemmelserne om international vejgodstransport mellem EF-landene. EFs ministerråd nåede således i foråret 1986 til principiel enighed om et frit marked for godstransport i 1992 og en overgangsordning i årene indtil dette tidspunkt.

4. Veje

Det danske vejnets længde er ca. 70.000 km, hvoraf staten som vejbestyrelse har ansvaret for motorvejene og andre hovedlande-veje, i alt 4.700 km. Det er dog omkring 30 pct. af vejtrafikken, der afvikles på statens veje. Resten af vejnettet administreres af amter og kommuner. Ud over ansvaret for det overordnede vejnet er staten gennem Vejdirektoratet ansvarlig for løsning af en række generelle opgaver for hele den danske vejsektor, bl.a. registrering af vej- og trafikdata, udarbejdelse af regler for vejes udformning, forsknings- og udviklingsarbejde m.v.

Vejspørgsmålet spiller en vigtig rolle alene af den grund, at vejtrafikken tegner sig for omkring 90 pct. af den indenlandske persontrafik og omkring 70 pct. af den indenlandske godstrafik.

Efter nogle år med fald i vejtrafikken er trafikken i de sidste par år igen begyndt at stige. Det forventes, at der fortsat vil være en stigning i vejtrafikken, bl.a. på grund af væksten i landets økonomi.

Det planlagte motorvejsnet skal bygges færdig, for at sikre et effektivt, sammenhængende, højklasset vejnet.

Det såkaldte lille h, i Jylland frem til Århus, vil være færdigt lige i begyndelsen af 1990erne. Det store H, frem til Ålborg skal i henhold til den politiske aftale om Storebælt være færdigt senest 1993.

I henhold til Storebæltsaftalen skal udbygningen af vejforbindelserne til den eller de færgeruter over Kattegat, der kan opretholdes på længere sigt, prioriteres højt.

Når vejforbindelsen over Storebælt er færdig, vil der være mindst ét højklasset alternativ til turen over Fyn for trafikken mellem Sjælland og det nordlige Jylland.

Det er også bestemt, at færgeruten Spodsbjerg-Tårs skal opretholdes, efter at den faste forbindelse er anlagt. Derfor må det sikres, at den sydlige rute Maribo-Tårs-Spodsbjerg-Odense har højklassede vejforbindelser.

Vejforbindelserne til Vendsyssel skal udbygges og færdiggøres senest i 1996 som led i Storebæltsaftalen. I den forbindelse undersøges det, om det er mest fordelagtigt at bygge to nye veje direkte fra Ålborg, eller det er bedre at bygge en fælles forbindelse midt op i Vendsyssel og derfra grene af mod Frederikshavn og Hirtshals.

Den såkaldte diagonalvej mellem Esbjerg og Horsens vil på strækningen mellem Ris og A 10 være færdig i begyndelsen af halvfemserne.

Endvidere indgår strækningen mellem Kolding og Esbjerg i planerne om anlæg af motorveje/motortrafikveje i det overordnede vejnet.

Hvis trafikken imod de hidtidige forventninger bliver ved med at stige lige så stærkt som i øjeblikket, kan der senere blive behov for at supplere det højklassede net med nogle motortrafikveje. Jeg tænker her især på de jyske diagonalveje.

Siden 1983 er der sket en markant stigning i biltrafikken i hovedstadsområdet. I 1985 nåede man trafikniveauet, som det var i 1978, og i 1986 lå trafikmængden godt 10 pct. over niveauet i 1985.

Den kraftige stigning i trafikken, der særligt er koncentreret om bolig-arbejdssted-trafikken, har betydet, at der nu er opstået væsentlige køproblemer på Københavns store indfaldsveje om morgenen. Den umiddelbare betragtning kunne herefter være, at staten så måtte udbygge indfaldsvejene, så de svarede til trafikken.

Selv om vi havde penge til sådanne større udbygninger, hvad vi ikke har de første mange år, ville udbygningerne ikke være hensigtsmæssige. De ville formentlig bare flytte problemerne til andre steder i området, her særligt de tætte bydele i København, som ikke kan aftage en væsentlig større individuel trafik.

En naturlig tanke vil derfor være at tilskynde til overførsel til kollektive trafikmidler og i øvrigt satse på billigere løsninger på indfaldsvejene med Traffic Management-sy-

[Ministeren for offentlige arbejder]

stemer, samkørselspladser og særlige baner forbeholdt speciel trafik, f.eks. buskørsel.

Vi skal fortsætte arbejdet med at forbedre trafikikkerheden på de danske veje. Meget er allerede nået, ikke mindst som et resultat af mange års bekæmpelse af de såkaldte sorte pletter på vejnettet, og arbejdet vil blive videreført med en lang række tiltag som krydsombygninger, udretninger af sving, kanaliseringer, lyssignalanlæg, vigepladser m.v.

De miljø- og trafikikkerhedsmæssige problemer er især koncentreret i byerne, og der er i dag ca. 300 byer, der har gennemkørende hovedlandevejstrafik. Problemerne i disse byer kan bedst løses ved anlæg af omfartsveje, som imidlertid er dyre. Der er derfor også behov for utraditionelle løsninger i form af ombygninger af eksisterende veje. Der tænkes her på etablering af hastighedsdæmpende foranstaltninger, fortove, cykelstier, fodgængerovergange, heller m.v.

På trods af sådanne foranstaltninger vil der stadig være et stort antal boliger, der belastes af støj- og luftforurening. Der må derfor gøres en indsats for at nedbringe disse gener.

Der sker løbende en forbedring af den service, vejnettet kan yde i form af rasteplasser, kiosker, benzinstationer, toiletter m.v. Vejdirektoratet arbejder endvidere med at udbygge sin informationstjeneste, der giver trafikanterne oplysning om aktuelle vejforhold, og undersøge mulighederne for på nogle strækninger at indføre moderne, elektronisk styrede overvågningssystemer til vejledning for trafikanterne.

Udgifterne til vejbelægninger og brovedligeholdelse vil stige som følge af dels det øgede vejslid og dels det stadig større og stadig ældre motorvejsnet. På den anden side vil produktivitetstigninger og ny materialeteknologi trække i retning af lavere belægningsudgifter. Forskningsindsatsen på dette område må derfor fortsat prioriteres højt.

5. Jernbaner

Jernbanetrafikken tegner sig for omkring 10 pct. af det indenlandske transportarbejde, både når det gælder persontrafik, og når det gælder godstrafik. Ser man imidlertid alene på transporter over længere afstand, hvor jernbanetrafikken har sine største fordele i

forhold til vejtrafikken, tegner jernbanen sig for langt større andele af trafikken.

I øst-vest-trafikken tegner banerne sig således for omkring 30 pct. af godstrafikken og 40 pct. af persontrafikken.

DSB står med beslutningen om en fast forbindelse over Storebælt over for en stor udfordring. For banetrafikken vil bortfaldet af færgefarten få afgørende betydning både for konkurrenceforholdet og for effektiviseringen af produktionen.

DSB har derfor igangsat en planlægning af, hvordan virksomheden bedst muligt tilpasser sig det trafikale systemskifte og dermed sikrer samfundet de størst mulige fordele af Storebæltsforbindelsen allerede fra dens første etape i 1993.

Men også på kortere sigt sker der væsentlige kvalitetsforbedringer.

For passagertrafikkens vedkommende er det vigtigste kvalitetsløft et nyt fjerntrafiksystem med flere direkte og væsentlig hurtigere togforbindelser mellem hovedstaden og Fyn/Jylland. Systemet bygger på en dansk udviklet togtype – det såkaldte IC/3-tog – som på mange måder er banebrydende ny teknologi, der vækker betydelig interesse også uden for landets grænser. Disse 3-vognsenheder byder på en meget høj komfort, samtidig med at de er billigere i anskaffelse, drift og vedligeholdelse end traditionelt materiel. Togene er således til glæde for både passagererne og DSBs økonomi.

De nye togs højere hastighed vil give betydelige tidsgevinster. Eksempelvis vil rejsetiden fra København til Århus fra 1990 kunne reduceres med 1 time i forhold til de nuværende intercitytogs, og en yderligere rejsetidsgevinst på godt 1 time oplever vi, når togene ikke mere skal deles, færger over Storebælt og atter samles. I 1993 vil turen København-Århus kunne gøres på 3 timer og i lyn-tog på 2½ time.

Gennem elektrificering af DSBs hovedstrækninger opnås en bedre trafikafvikling (regularitet m.v.), der sikres dansk beskæftigelse og udvikling af knowhow, og der opnås driftsbesparelser, samtidig med at en række miljøhensyn tilgodeses.

Trafikken på Kystbanen er i det seneste år blevet væsentlig mere præcis. Den elektriske drift af denne strækning har således givet særdeles gode erfaringer i det år, den nu har været i gang i.

[Ministeren for offentlige arbejder]

Etablering af køreledninger på strækningen til Roskilde er i gang, og elektrificeringen fortsætter herefter mod Ringsted.

I hovedstadsområdet spiller den kollektive trafik en særlig rolle. Den udgør her en væsentlig større andel af trafikken end i andre dele af landet, og muligheden for at erstatte den kollektive trafik med biltrafik er i praksis meget vanskelig i storbyområdet.

Ansvar for den samlede kollektive trafik med bane og bus i hovedstadsområdet er placeret hos Hovedstadsrådet. Rådet har på det seneste taget initiativ til en debat om den kollektive trafiks fremtid i området. Heri indgår tanker om nye nærbaneanlæg til Amager og om udskiftning af de 550 ældre S-togsvogne.

Hovedstadsrådet står således over for en række meget store beslutninger om udbygningen af den kollektive trafik. Samtidig har Rigsrevisionen afgivet en rapport om trafikordningen i hovedstadsområdet, hvori der peges på en række kritisable forhold i den nuværende ordning. Disse forhold tilsammen vil gøre det nødvendigt at se nøjere på den kollektive trafik i hovedstadsområdet inden for den nærmeste tid.

Der er i de seneste år sket en alvorlig forringelse af standarden i S-togene, forårsaget af en kombination af hærværk, vandalisme og almindeligt omsiggribende svineri. Situationen er klart uholdbar, også fordi der på grund af vejkapacitetsproblemer i hovedstadsområdet er behov for en vis overflytning af trafik fra vej til bane og øvrig kollektiv trafik.

Hovedstadsrådet har derfor sammen med DSB besluttet, at togrenøringen skal forbedres. Der skal anskaffes udskiftelige sæder, og omfanget af personale på stationer og i tog skal forøges.

I fremtidens godstrafiksystem vil jernbansens fordele bedst kunne udnyttes fuldt ud i kombination med andre transportmidler. Derfor bliver kombitrafik, det vil sige transport af hele lastbiler, trailere og veksellad på jernbane et vigtigt element i DSBs godstrafik. Denne trafikform nødvendiggør et udvidet samarbejde med andre transportvirksomheder. Det er på denne baggrund, at etableringen af selskabet Kombi-Dan i et samarbejde mellem DSB, Danske Vognmænd og Dansk Speditorforening skal ses. De første års erfa-

ringer med kombitrafikken har været lovende.

Jernbanen er en miljøvenlig transportform, men for at afhjælpe de problemer, som trods alt er der, har DSB iværksat en handlingsplan for støj langs jernbanerne, spændende fra reduktioner i støjen fra togene til opsætning af skærme og lydisolering af særligt udsatte boliger. Et andet felt, som på det seneste har påkaldt sig betydelig interesse, er transport af farligt gods. Selv om sikkerhedsniveauet for farlige godstransporter med bane allerede er højt, hvilket illustreres af, at der i praksis aldrig er forekommet et alvorligt uheld, kan sikkerheden naturligvis aldrig blive stor nok. DSB har netop skærpet kontrollen med overholdelse af reglerne for transport af farligt gods, og det overvejes, om reglerne skal ændres eller strammes yderligere. Spørgsmålet vil indgå i arbejdet for det udvalg, som justitsministeren har nedsat, og som skal se på de generelle regler for transport af farligt gods.

6. Færger

DSB står nu over for den svære opgave at planlægge afviklingen af færgedriften på Storebælt på en sådan måde, at der sikres et højt serviceniveau med en tilstrækkelig færg kapacitet til og med sidste driftsdag. Der er derfor optaget forhandlinger med de ansattes organisationer om særlige aftaler for afviklingsperioden.

Der vil ikke være grundlag for anskaffelse af nye færger. Bilfærgerne på Halsskov-Knudshoved har derfor fået en renovering og modernisering. Den nødvendige udvidelse af kapaciteten på biloverfarten sker ved indsættelse af brugte færger.

I Storebæltsforliget er det aftalt, at der skal opretholdes mindst 1 færgerute over Kattegat mellem Sjælland og Jylland. Der er i denne anledning nedsat et udvalg til at vurdere den fremtidige færgetrafik på Kattegat.

For Bornholm er det naturligvis af vital betydning, at forbindelserne til og fra det øvrige land har en tilfredsstillende service og kapacitet. Det indgår derfor i overvejelserne, hvornår og hvordan der skal ske en modernisering og udvidelse af færgetonnagen ved udskiftning af færgerne »Hammershus«.

7. Afslutning

[Ministeren for offentlige arbejder]

Det er regeringens mål, at transportnettet skal give størst mulig fremkommelighed for både erhvervsliv og borgere. Der må derfor fortsat ske en udbygning af både den kollektive og den individuelle trafik, så de to transportformer kan supplere hinanden. Men udbygningen må ske i en sådan takt, at økonomien kan følge med. En rolig, men fast udbygningstakt er økonomisk fordelagtig. Regeringen ønsker derfor, at der skabes bred tilslutning til en samlet politik på området, som kan give faste rammer for udbygningen i en årrække.

Den første sag på dagsordenen var:

1) Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortrædere for 2 folketingsmedlemmer:

*Ellemann-Jensen (V) og
Mimi Stilling Jakobsen (CD).*

Formanden:

De pågældende har søgt om orlov i henhold til forretningsordenens § 42, stk. 3, litra d, jf. stk. 5, på grund af midlertidig udsendelse i offentligt hverv.

Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at der meddeles de pågældende orlov som ansøgt fra og med henholdsvis den 24. marts 1987 og den 26. marts 1987, og at stedfortræderne indkaldes som midlertidige medlemmer. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

2) Indstilling fra udvalget til valgs prøvelse:

Forhandling

Tastesen (S):

Folketinget har nu vedtaget at meddele orlov til 2 medlemmer og at indkalde stedfortræderne.

Som ordfører for udvalget til valgs prøvelse skal jeg tillade mig at gøre indstilling om, at stedfortræderne godkendes som midlertidige medlemmer af Folketinget.

Hr. *Ellemann-Jensen* er valgt i Århus Amtskreds, og i anledning af hans orlov ind-

kaldes 1. stedfortræder for Venstre i denne amtskreds, godsejer *Mogens Blach*.

Fru *Mimi Stilling Jakobsen* er valgt i København Amtskreds, og i anledning af hendes orlov indkaldes 1. stedfortræder for Centrum-Demokraterne i denne amtskreds, landsformand *Peter Duetoft*.

Udvalget til valgs prøvelse har i et møde i dag behandlet disse sager, og jeg kan herefter på udvalgets vegne afgive følgende:

Indstilling

1. Godsejer Mogens Blach godkendes som midlertidigt medlem af Folketinget fra og med den 24. marts 1987.

2. Landsformand Peter Duetoft godkendes som midlertidigt medlem af Folketinget fra og med den 26. marts 1987.

Hermed sluttede forhandlingen.

Afstemning

Udvalgets ovennævnte indstilling

vedtoges enstemmigt med 125 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

3) Anden (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 57:

Forslag til folketingsbeslutning om afbødning af prisstigningerne på olie, benzin, el m.v. Af Dohrmann (FP) m.fl.

(Fremsat 19/11 86. Første behandling 27/1 87. Betænkning 20/3 87).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Forslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Thoft (SF):

Det er hævet over enhver tvivl, at de energifgiftsforhøjelser, som regeringen har været anledning til, har skabt en lang række problemer for vores pensionister og andre med lave lønninger. Det hænger naturligvis også sammen med, at vinteren i år har været særlig streng, men det har givet fabelagtigt store udgifter for mennesker, der har meget små midler at gøre med.