

**Spm. nr. S 479**

Til *energiministeren* (24/2 93) af:

**Riishøj (SF):**

»Hvornår agter ministeren at tage initiativ til at begrænse varmekonsum og forbrug af el og vand i fritidshuse, bl.a. de såkaldte luksus-sommerhuse, sådan at forbruget i disse huse i gennemsnit ikke kommer til at overstige niveauet for almindelige parcelhuse?«

**Begrundelse**

Spørgeren har med glæde bemærket, at boligministeren har ønsket at tage initiativ på fritidshusområdet, og det er spørgerens håb, at der i denne sag kan samarbejdes med energiministeren. Udviklingen på fritidshusområdet, bl.a. de såkaldte luksus-sommerhuse, er blevet ikke alene et ressourceproblem, men ødelæggende for landskabet og til stor gene for andre sommerhusejere.

*Svar* (5/3 93):

**Energiministeren** (Jann Sjursen):

Jeg mener, det er væsentligt at se nærmere på spørgsmålet om ressourceforbruget i fritidshuse, herunder særligt de såkaldte luksus-sommerhuse.

Boligministeriet og Energiministeriet arbejder med boligernes ressourceforbrug ud fra forskellige indfaldsvinkler. Boligministeriet fastsætter regler for den bygningsrelaterede indretning som isolering m.v. ved opførelse af nybyggeri. Energiministeriets indsats er rettet mod begrænsning af energiforbruget i apparater til opvarmning m.v. såvel i eksisterende boliger som i nybyggeri. Det siger sig selv, at der er en betydelig grænseflade mellem de to ministeriers indsats på området. Der foregår således også et konstruktivt samarbejde bl.a. om opfølgningen af Energi 2000.

Der er imidlertid ikke lovhjælp til at stille særlige krav til energiforbruget i apparater m.v. i fritidshuse, når indretningerne ikke kan bygningsrelateres. I det omfang energiforbrugende faciliteter i fritidshuse som swimmingpools, spa og lignende eventuelt er bygningsrelaterede, er disse omfattet af bygningsreglementet for småhuse, som hører under Boligministeriet.

Jeg vil sammen med boligministeren drøfte spørgsmålet om fritidshusenes ressourceforbrug nærmere med henblik på at finde en tilfredsstillende løsning på problemet gennem et samarbejde mellem vore ministerier.

Jeg kan i øvrigt nævne, at Energiministeriet i samarbejde med el-selskaberne retter en bred indsats mod boligernes energiforbrug gennem oplysning, rådgivning m.v. Som opfølgning på Folketingets henstilling til energiministeren den 10. marts 1992 er el-selskaberne i færd med at gennemføre en omfattende indsats for at begrænse elforbruget bl.a. i boliger.

Jeg har desuden den 24. februar 1993 fremsat et lovforslag om mærkning for Folketinget. Mærkningsordningen vil medføre, at salgspersonale og kunder let kan sammenligne elforbruget i elforbrugende apparater.

Derudover arbejder regeringen på, at der indføres normer for apparaters maksimale elforbrug på EF-plan. I første omgang er det hensigten at etablere et normsystem for køle- og fryseapparater, fordi indsatsen ud fra en teknisk og økonomisk betragtning vil være mest effektiv på det område. Det overvejes at gennemføre undersøgelser for et tilsvarende normsystem for vaskemaskiner og tørretumblere. Princippet med normer kan på sigt anvendes over for elforbruget i en række husholdningsapparater.

Mærkning og normer er effektive midler til begrænsning af elforbruget, fordi de er rettet mod anskaffelse af apparater. Ordningerne vil have effekt, selv om der ikke samtidig sker en adfærdændring hos forbrugeren ved anvendelse af apparaterne.

Den næste sag på dagsordenen var:

**3) Første behandling af lovforslag nr. L 164:**

*Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel.*

Optaget af Ikast (KF) og Svend Heiselberg (V).

(Fremsat 13/1 93).

Lovforslaget sattes til forhandling.

*Forhandling*

**Trafikministeren** (Helge Mortensen):

**[Trafikministeren]**

Jeg skal starte med at sige, at regeringen ikke kan støtte dette forslag, som nu er optaget af hr. Ikast og hr. Svend Heiselberg. Hvis vi havde kunnet det, havde vi jo ikke ønsket at trække det tilbage fra Folketinget.

Årsagen til, at vi ikke kan støtte det, er, at det kun rører ved en del af et problem, som efter regeringens opfattelse skal løses, nemlig dette, at der i den kollektive trafik også skal tages kvalitetshensyn, men at man ikke kan gennemføre et sådant forslag, uden at man samtidig tager hensyn til mange andre aspekter, hvad angår netplaner i forbindelse med jernbaner og bus, hvad angår busforbindelser af forskellige typer, og hvad angår takstpolitikken, og derfor ønsker vi til fordel for en generel forbedring af den kollektive trafik at lade dette undersøge i forbindelse med den trafikplan, som regeringen kommer med til efteråret.

**Bakholt (S):**

De myndigheder, der udsteder tilladelse til rutekørsel, skal efter det forslag, som vi nu behandler, i højere grad se på, om trafikforbindelsen er dækket såvel kvalitativt som kvantitativt. Det vil sige, at myndighederne skal foretage en mere omfattende undersøgelse end under de nu eksisterende regler for at få klarlagt, i hvilket omfang og på hvilken måde behov på den pågældende strækning er dækket.

Vi mener i Socialdemokratiet, at forslaget skal ses i sammenhæng med den overordnede trafikplan, som regeringen arbejder med, og som sandsynligvis fremlægges her til efteråret. Derved kan vi få alle aspekter med, og så har vi et bedre grundlag for at bedømme, om der skal ændres i busloven.

Endelig skal jeg sige, at CD's ordfører, fru Sonja Albrink, ikke kan være til stede. Også CD afviser forslaget og venter på den overordnede trafikplan, som regeringen har bebudet.

**Svend Heiselberg (V):**

Når vi fastholder lovforslaget, er det selvfølgelig, fordi vi mener, at det er nødvendigt, og fordi vi ønsker, at der skal tages hensyn til passagererne, sådan at de får valgmuligheder og ikke skal være henvist til den kollektive trafik alene. Derfor har det været nyttigt, at vi optager forslaget.

Jeg er lidt forundret over, at Socialdemokratiet afviser det, men det må vi jo så tage til ef-

terretning. Men det ændrer jo ikke ved, at når trafikministeren til efteråret vil komme med forslag til forbedring af den kollektive trafik, er der en række ting, som vi vil kræve, og det kan jeg lige så godt gøre opmærksom på med det samme.

Vi har jo tidligere diskuteret, hvorvidt HT skulle udliciteres med 30 eller 45 pct. 45 pct. blev det. Vi har vel den opfattelse, at det er 100 pct., der skal udliciteres, så jeg håber, at trafikministeren vil lade det indgå i de planer, som jeg regner med at man i Trafikministeriet arbejder med.

**Tommy Dinesen (SF):**

Fra SF's side kan vi ikke støtte det forslag, der ligger her. Jeg synes ærlig talt, at sporene skræmmer fra England, hvor den kollektive trafik og bustrafikken konkurrerer så meget med hinanden, at man har ødelagt både jernbanetrafikken og bustrafikken efterhånden. Sådan er det jo sket.

Jeg synes også, at det eksempel, som vi har her fra Danmark – og det er vel derfor, forslaget er fremsat – hvor vi så, at der var en ansøgning fra en busrute, nemlig Gråhundbus, der ville til at køre parallelt med DSB's tog mellem København og Kalundborg og omvendt, viser, at det ærlig talt er en komplet tåbelig trafikpolitik, for de passagerer, som bussen får, er ikke nok til, at ruten kan opretholdes. Den er der godt nok i dag, men enhver kan se, at når der er 7-8 passagerer med sådan en bus, så er den i hvert fald ikke rentabel i sig selv. Samtidig tager man nogle passagerer fra DSB især i weekenden, og det gør, at DSB også får mindre overskud ud af det.

Hvis det er det, man vil have i fremtiden, siger vi klart fra over for det forslag, og jeg fatter slet ikke, at man vil fremsætte det.

Jeg kan godt forstå, at regeringspartierne ikke vil genfremsætte det.

**Køpke Christensen (FP):**

Der er nok ikke nogen, der vil blive forbavset, når jeg meddeler, at Fremskridtspartiet ser positivt på det her forslag. Modsat den tidligere ordfører ønsker Fremskridtspartiet jo – og det har vi sagt gang på gang – at udlicitere 100 pct. Det er vores principielle holdning, at vi ikke skal beskytte DSB, som den tidligere ordfører var inde på, og derfor kan vi under alle omstændigheder se positivt på det her forslag.

**[Køpke Christensen]**

Vi håber så, at også regeringen på et eller andet tidspunkt vil se det fornuftige i det foreliggende lovforslag, nr. L 164, men jeg kan forstå, at det gør man ikke p.t., og så må vi gå ud fra, at det på et senere tidspunkt vil vise sig, at når man er i realiteternes verden, kan det her ikke under nogen omstændigheder forhindres i det lange løb.

Jeg forstår ikke den tidligere ordfører – at man partout under alle omstændigheder vil beskytte det, der hedder DSB. Nu blev der nævnt et eksempel med, at en vognmand havde søgt om en rute parallelt med DSB. Jamen lad os dog se, hvem der kan klare sig bedst! Jeg forstår ikke, at man har den mistillid til de private også på det trafikpolitiske område. Hvad ligger til grund for den mistillid, der er?

Fremskridtspartiet ser som sagt meget positivt på forslaget.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Hr. Køpke Christensen har jo ikke været så længe i Trafikudvalget og har ikke hørt de diskussioner, vi har haft. Men SF har stillet forslag om her i Folketinget, at DSB fik større frihed til at gå sammen med det private erhvervsliv, for at man kunne få de gode ting, der kan være det ene og det andet sted.

Jeg har sagt, at DSB og A. P. Møller gerne må gå sammen for vores skyld. Det er ikke det. Men hvis der er en isbutik og man vil investere i en anden isbutik, så går man jo ikke hen og investerer i én, der ligger lige op ad den anden. Det ville da være komplet tåbeligt. Det er i hvert fald tåbeligt for de mennesker, der bor i Kalundborg – pendlere og daglige brugere af togene – at måtte se på, at der kører en bus parallelt. Den er ikke hurtigere. Servicen er ikke bedre. Det, der sker med den bus, der går fra Kalundborg, er, at den kører til Høje Tåstrup. Der skal folk alligevel skifte over i et tog. Tiden er akkurat den samme.

Det er simpelt hen spild af penge, og det var derfor, jeg startede med at tale om Thatchers England. Det har jo netop vist sig i England, hvor man har gjort det så frit, som det vel kan blive nogen steder, at det er totalt ødelæggende for alle.

Det er da ikke for at beskytte DSB som sådan. Andre må gerne gå ind og konkurrere, og det har vi da også sagt med hensyn til CittiS-

hips og KatExpress, der jo har konkurreret med »Urd« og »Ask«. Det synes vi da er udmærket. Men nu er en af ruterne selvfølgelig gået nedenunder og hjem, og det er det, der vil ske alle steder.

Jeg kan godt se, at det vil betyde, at vi skal til at give noget mere tilskud til DSB, hvis der kører en rute ved siden af, og det tror jeg ærligt talt ikke der er ret meget økonomi i.

(Kort bemærkning).

**Køpke Christensen (FP):**

Jeg vil bare sige, at der skal ikke i et sådant tilfælde gives tilskud til DSB, og skatteyderne skal ikke punge ekstra ud.

Hvis det ikke kan gå for DSB, så må DSB lukke sådan en rute. Principielt ved jeg godt at SF har den holdning, at det naturligvis helst skal være DSB, der kører disse ruter. Men det er efter min opfattelse ikke det rigtige. Derfor må man tage den reelle konkurrence op.

**J. K. Hansen (S):**

Jeg kan forstå på hr. Køpke Christensen, at kan DSB ikke klare sig, må DSB lukke. Det betyder – det kan jeg forstå, og det tager jeg så med – at hr. Køpke Christensen vil til at nedlægge banerne nu lige pludselig.

Hvis DSB ikke kan klare sig på Kalundborg-København, må DSB nedlægge denne strækning, for der skal gives tilladelse til en bus. Sådan kunne vi tage andre eksempler rundt omkring i landet: Man nedlægger altså banerne. Og det kan hr. Køpke Christensen så køre videre med.

Men jeg forstår, at det altså er det, hr. Køpke Christensen mener med den frie konkurrence.

(Kort bemærkning).

**Tommy Dinesen (SF):**

Når Fremskridtspartiets ordfører hedder Ernst B. Schmidt, består Fremskridtspartiets trafikpolitik i motorveje, og det kan de så gå sammen med Det Konservative Motorvejsparti om. Men hvis der går en bus mellem København og Kalundborg – og det er det eksempel, som vi har – vil der ærligt talt ske det, at man bliver nødt til at nedlægge DSB's jernbane på området, og det vil betyde, at alle de, der skal stå på ved småstationerne, ikke får mulighed

[Tommy Dinesen]

for det. Det vil sige, at man forringer servicen over for de mange mennesker, der ikke har biler, og dem er der altså nogle af her i landet.

#### **Inger Stilling Pedersen (KRF):**

Egentlig burde der nok ikke være så megen debat om dette forslag, for efter Kristeligt Folkepartis opfattelse kan man ikke være andet end positiv over for det; spørgsmålet er bare, om det, som regeringen ønsker, skal indgå i en større vurdering. Kvalitet og kvantitet skal passe sammen, for er der noget, der ikke er så godt for brugerne, er det netop, hvis det ikke er tilfældet. Det er altså Kristeligt Folkepartis grundopfattelse, at det offentlige og det private skal supplere hinanden og finde ud af det, så forbindelserne passer sammen, hvad enten der er tale om en privat eller en offentlig rute.

Så jeg forventer da, at dette forslag, selv om det ikke kan vedtages nu, vil indgå i de drøftelser, vi skal have om et overordnet trafiksystem, og jeg har også forstået på trafikministeren, at man ikke synes, at der er noget galt i det, der er fremsat i dag, men at man gerne vil se det i en større helhed. Det har vi da også tid at vente på, i hvert fald når det ikke skal vare længere end til efteråret, før vi får en større plan.

Med hensyn til DSB må vi huske på, at DSB har en forpligtelse over for de tyndt befolkede egne, hvor det ikke er rentabelt at køre. Derfor kan man aldrig komme uden om, at det offentlige selvfølgelig skal investere i både DSB og i amterne, således at der er et trafiksystem, der fungerer, så også de borgere, der ikke er så godt stillet, kan komme frem.

Jeg er også personlig en stor tilhænger af motorveje og ønsker, at de var alle vegne, sådan at vi havde nogle trafiksikre veje til den tunge trafik, og så vi, der ønsker det, kunne færdes på de andre veje i lidt større sikkerhed. Der er ikke noget odiøst i at ville have motorveje; det er bare om at få dem placeret rigtigt.

Det, vi kan fastslå, er, at vi har brug for DSB, og at vi har brug for et privat initiativ. Vi er bare nødt til at sørge for, at det passer sammen, og jeg ser frem til, at vi får trafikhandlingsplanen, sådan at vi får et overordnet syn på det; men Kristeligt Folkepartis holdning er helt klar.

#### **Ikast (KF):**

Jeg vil gerne takke ordførerne, specielt hr.

Svend Heiselberg, hr. Køpke Christensen, men også fru Inger Stilling Pedersen. Humlen er netop, at vores trafiksystem er alt for stivbenet. Samspillet mellem DSB og de forskellige amter er sådan, at vi i masser af år har siddet i Persontrafikrådet og været i tvivl om, hvorvidt man nu kunne tillade sig at oprette en rute, der gik gennem flere amter – vi skriver altså 1993.

Jeg vil gerne vente på regeringens udspil til efteråret, og hvis regeringen så vil leve op til det, Kristeligt Folkepartis ordfører her sagde om at gennemføre en smidiggørelse af hele trafiksystemet, synes jeg, vi er nået uendelig langt. Når man begynder at tage stilling til, om der ved siden af skal være en bus fra Kalundborg til København, siger jeg til mig selv, at det er vanvid, selv om man gør det i dag. Man taler jo ikke om, hvorvidt en rute, der kører fra Esbjerg til Frederikshavn med stor succes, er konkurrencedygtig og har et meget stort publikum uden at få statstilskud, og der er flere af den slags ruter, der kan betjene Danmark på en måde, så DSB alligevel kan løse sin primære opgave endnu bedre end i dag, samtidig med at de andre sagtens vil kunne have en lukrativ forretning.

Jeg håber, at vi kan få denne smidiggørelse, så vi ikke skal marchere stivbenet videre, og at vi kan få både det offentlige og de private – dem på skinner og dem på gummihjul – til at spille sammen, således at man ikke sidder i det enkelte amt med skyklapper på og udelukkende ser på sit område, men at vi også får lejlighed til at se på landet som helhed.

Derfor takker jeg selvfølgelig regeringen for, at den tager dette forslag med i sit kommende oplæg.

(Kort bemærkning).

#### **Bakholt (S):**

Noget af det sidste var rigtigt, nemlig at vi skal prøve at se det hele i en sammenhæng, når vi snakker tog, bus, regionale trafikselskaber osv., og derfor er det rigtigt at tage det med ind i den overordnede trafikplan, som regeringen arbejder med.

Hr. Ikast ved godt, at dette forslag ikke løser noget, og at det heller ikke løser noget, at vi bare giver los. Problemerne løses ved, at vi får de regionale trafikselskaber og togdriften til at arbejde bedre sammen, så vi får en bedre service for folk, der benytter den kollektive trafik,

**[Bakholdt]**

og det burde hr. Ikast have taget op for lang tid siden, for hr. Ikast kender godt problemerne, idet han har arbejdet med dem i mange år, og så før han blev minister. Så jeg forstår ikke, at hr. Ikast opretholder dette forslag, for det løser ikke de problemer, som hr. Ikast rigtigt siger at der er.

(Kort bemærkning).

**Svend Heiselberg (V):**

Jamen jeg tror også, at vi er ganske tilfredse, hvis det skal forstås sådan, som ordføreren for Kristeligt Folkeparti har givet udtryk for, nemlig at det vil være med i det forslag, der til efteråret skal fremsættes af regeringen; nu har vi ventet så længe, at vi godt kan vente til efteråret.

Vi synes egentlig, at det er rimeligt at tage både kvantitative og kvalitative hensyn til kørselstilladelser, det må vel være helt naturligt, at de ting indgår, men sådan er det altså ikke i dag, og derfor synes vi, at det skal indgå fremover.

Men jeg er da meget tilfreds med, at det er noget, som regeringen vil tage op, og, som jeg også har sagt, håber jeg på, at man vil optage, at alt vedrørende HT skal udbydes i licitation.

Hermed sluttede forhandlingen.

*Afstemning*

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

**Anden næstformand (Grove):**

Jeg foreslår, at lovforslaget henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse mod dette forslag, betragter jeg det som vedtaget. (Ophold). Det er vedtaget.

Den næste sag på dagsordenen var:

**4) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 67:**

*Forslag til folketingsbeslutning om genoprettelse af nedlagte jernbaner.*

Af Tommy Dinesen (SF) m.fl.  
(Fremsat 25/2 93).

Forslaget sattes til forhandling.

*Forhandling***Trafikministeren (Helge Mortensen):**

I en periode fra 1950'erne og frem til i dag er det personbilismens udbredelse, der markant har svækket banernes konkurrenceevne. En konsekvens heraf har været, at der er sket et betydeligt fald i efterspørgslen efter den kollektive trafik i länddistrikterne, ligesom efterspørgslen efter jernbaner har været vigende på samme måde; og det er ikke kun herhjemme, der har faktisk været tale om den samme udvikling andre steder, og når vi ser på Europa-kortet, er de tyndt befolkede områder blevet drænet af først banerne og derefter af den kollektive trafik.

Det har været baggrunden for, at der i en periode har været tale om at nedlægge baner, og at trafik på baner er ophørt. Når det er sagt, vil jeg gerne sige, at det er regeringens holdning, at vi bør styrke den kollektive trafik, ikke mindst dér, hvor den er til gavn for de fleste mennesker, og hvor særlige samfundsmæssige behov gør sig gældende; det betyder, at vi naturligvis vil satse på både fjerntrafikken og på bytrafikken.

DSB's mål har været at tilpasse det kollektive trafiksystem til det behov og den efterspørgsel, der har været. I store træk har det været muligt at fastholde passagererne på de kortere strækninger i hovedstadsområdet og i fjerntrafikken, og hovedstadsområdet forventes styrket i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Storebælt.

Vi lægger samtidig vægt på at forbedre forholdene i regionaltrafikken og tilbringertrafikken i hele landet, også på yderstrækninger, hvor trafikken ikke er så tæt, men hvor samfundsmæssige hensyn taler for det. En vurdering af, om vi skal satse på den kollektive trafik, kræver en helhedsvurdering, og som noget nyt inddrager vi nu både trafikens påvirkning af miljøet, trafikikkerheden og trafikmulighederne for de svageste grupper i samfundet. Det er netop sådan en helhedsanalyse, der indgår i regeringens samlede trafikplan, som jeg skal redegøre for til efteråret, og som jeg håber vi får en debat om.

Jeg er af den helt bestemte opfattelse, at både den diskussion, vi havde før, den, vi har