

**[Skatteministeren]**

regler om en skematisk årsregulering mellem de almindelige vurderinger foreslås anvendt sidste gang pr. 1. januar 1997 og ophæves derefter.

Ved overgangen til årlige almindelige vurderinger lægger regeringen afgørende vægt på, at der bygges videre på det gode samspil mellem vurderingsformænd og de kommunale vurderingssekretariater, således at der hvert år kan blive foretaget den bedst mulige vurdering af de faste ejendomme.

Lovforslaget har endvidere til formål at indføre en ny struktur på vurderingsområdet.

Vurderingsorganisationen vil efter forslaget blive opretholdt som en statslig organisation. Regeringen lægger i den forbindelse vægt på, at det er to forskellige instanser, der henholdsvis behandler vurderingen af fast ejendom og fastsætter grundskyldpromillen. Der er efter regeringens opfattelse ingen grund til at tro, at en ren kommunal vurderingsorganisation vil føre til en sammenblanding af disse interesser, men ved den valgte løsning sikrer man efter regeringens mening bedst, at der ikke kan sættes nogen form for spørgsmålstejn ved vurderingsorganisationens uafhængighed.

Vurderingen i første instans skal efter forslaget foretages af et statsligt vurderingsråd med en formand og to menige medlemmer med bistand som hidtil af det kommunale vurderingssekretariat.

Både vurderingsformanden og de to vurderingsmænd foreslås udpeget for en 4-årig periode. Vurderingsformanden foreslås som hidtil udpeget af skatteministeren efter indstilling af amtskommunen, ligesom det efter forslaget bliver tilfældet for de to vurderingsmænd.

For at gøre arbejdsfordelingen mellem vurderingsråd og vurderingssekretariat mere fleksibel foreslås det, at vurderingsrådet kan bemyndige sekretariatet til at udføre særligt afgrænsede opgaver på vurderingsrådets vegne, f.eks. berigtigelse af rent tekniske fejl.

Alle besigtigelser foretages af vurderingsrådet, det vil sige, at mindst et medlem af vurderingsrådet skal deltage i en besigtigelse.

Som første klageinstans opretholdes det regionale skyldråd.

Den bebudede omlægning af vurderingssystemet har bl.a. sin baggrund i en motiveret dagsorden, som Folketinget vedtog den 17. november 1992 i forbindelse med forespørgsel nr. F 2 vedrørende 19. almindelige vurdering.

Lovforslaget medfører engangsudgifter i Skatteministeriet på 25 mio. kr. og øgede driftsudgifter på 16,5 mio. kr. årligt.

Med disse bemærkninger skal jeg anbefale forslaget til Folketingets velvillige behandling.

***Skriftlig redegørelse:***

*Redegørelse af 14/12 93 om trafikpolitikken til år 2005.*

(Redegørelse nr. R 9).

**Trafikministeren (Helge Mortensen):****Nyorientering af trafikpolitikken*****Indledning***

Folketinget vedtog den 5. november 1992 i en dagsorden, at regeringen skulle udarbejde en samlet overordnet trafikplan for hele landet. Planen skulle omfatte de anlægsarbejder og investeringer, som må anses for nødvendige frem til 2005.

Regeringen fastlagde i regeringsgrundlaget »En ny start«, at der skal ske en konsekvent opfølgning af de eksisterende handlingsplaner, herunder på trafikområdet.

På baggrund heraf fremlægges hermed en samlet trafikpolitisk redegørelse og en trafikplan. Heri fremlægges grundlaget for regeringens fremtidige trafik- og transportpolitik, en status for opfølgningen af energi- og miljømålsætningerne fra Transporthandlingsplanen samt en oversigt over de fremtidige investeringer på trafikområdet.

***Mål og strategier***

Det er regeringens opfattelse, at der på transportområdet i årene frem skal skabes en ny balance mellem udvikling og miljø baseret på princippet om bæredygtig vækst.

Opgaven bliver at udvikle og omlægge transportsystemet, så der opnås den nødvendige mobilitet inden for de grænser, der sættes af hensynet til ressourceforbruget og miljøbelastningen, herunder energi, klima, luftforurening, færdselsulykker og støjbelastning.

Både person- og godstransportarbejdet forventes at stige markant de næste 10-20 år. Det er regeringens opfattelse, at denne trafikvækst må påvirkes, så væksten og dens miljøkonsekvenser samlet set bliver mindre end det, der ellers kunne forventes.

**[Trafikministeren]**

Regeringen vil forfølge fem overordnede strategier for at nå sine mål:

1. Påvirkning af trafik- og transportarbejdets omfang og fordeling på transportmidler.
2. Forbedring af alternativerne til biltransport.
3. Begrænsning af forureningsproblemerne.
4. Nyorientering af trafikinvesteringerne.
5. Styrkelse af planlægning og forskning på trafikområdet.

I denne redegørelse fremlægger regeringen sit syn på, hvilke målsætninger og strategier man bør forfølge. De første skridt i en nyorientering af trafikpolitikken tages således med denne redegørelse.

Redegørelsen vil blive fulgt op af en øget tværgående planlægnings- og forskningsindsats på trafikområdet. Redegørelsen er således ikke slutstenen på en proces, men starten på en ny, samlet overordnet trafikplanlægning.

**Danmark og EF**

En større og større del af den nationale trafikpolitik udformes inden for rammerne af EF-samarbejdet. Ministerrådet har således tilsluttet sig de principper, der ligger til grund for den af EF-Kommissionen udsendte hvidbog om etablering af en fælles transportpolitik i EF.

Den centrale konklusion i hvidbogen er, at EF's transportpolitik skal integrere de miljømæssige hensyn direkte. Samtidig skal transportpolitikken lægges til rette på en måde, så den frie konkurrence styrkes. Danmark spiller en konstruktiv og aktiv rolle i bestræbelserne på at fastlægge den fremtidige bæredygtige europæiske transportpolitik.

De såkaldte transeuropæiske transportnet skal fremmes for at sikre gode forhold for den internationale trafik. Disse net er af stor betydning for Danmarks fremtidige trafikale sammenhæng med og tilgængelighed til resten af Europa.

Et vigtigt arbejde i årene frem bliver at etablere et fælles grundlag for opkrævning af afgifter til dækning af infrastrukturomkostninger og de andre såkaldte eksterne omkostninger i forbindelse med bl.a. miljø og sikkerhed.

**Persontransport**

Siden 1970 er persontransportarbejdet steget med 75 pct. Fra 1990 til 2005 regnes der

med en stigning på små 25 pct. Bilens andel af persontransportarbejdet forventes at være steget til 75 pct. i 2005 mod 71 pct. i 1990, medmindre udviklingen påvirkes i en anden retning.

Udviklingen vil føre til, at transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning vil nå et uacceptabelt omfang, medmindre der tilrettelægges en målbevidst og langsigtet indsats for at nedbringe ressourceforbruget og miljøbelastningen.

Et bæredygtigt transportsystem skal bl. a. skabes ved at påvirke valget af transportmiddel ved at forøge prisen for de mest miljøbelastende transportformer.

Prisen for transport påvirkes bl.a. gennem afgiftspolitikken. Regeringen vil følge den kurs, der er lagt fast i skattereformen.

Afgiftsstrukturen på trafikområdet skal i fremtiden i højere grad være rettet mod at styre sektorens energiforbrug og miljøpåvirkninger.

Regeringen vil overveje, om der skal ske en omlægning af de faste afgifter for at påvirke bilparkens sammensætning i en mere miljøvenlig retning.

For at fremskynde en udskiftning af de ældre biler i bilparken vil regeringen indføre et midlertidigt tilskud til skrotning af personbiler og små varevogne, der er mere end 10 år gamle. Tilskuddet påregnes finansieret ved at fremskynde forhøjelsen af benzinafgiften i 1994 og 1995. Fra 1. januar 1996 vil benzinafgiften udgøre samme beløb som forudsat ved skattereformen.

**Godstransport**

En veludbygget infrastruktur er en grundlæggende betingelse for produktionsvirksomhedernes muligheder for at udvikle sig og være konkurrencedygtige på både det danske og udenlandske marked. Betydningen af infrastrukturen øges i takt med virksomhedernes internationalisering og virkeliggørelsen af EF's indre marked, fordi konkurrencen skærpes.

I den nationale godstransport er lastbilen det dominerende transportmiddel. Lastbiler og varebiler transporterede i alt 94 pct. af de samlede nationale godsmængder i 1992.

Lastbilens dominans i det indenlandske transportbillede hænger bl.a. sammen med Danmarks geografi, der betyder, at lange godstransporter, hvor bane- og søtransport er mest

**[Trafikministeren]**

konkurrencedygtige, kun forekommer i be- grænset omfang. Ca. 80 pct. af de transportere- de godsmængder med lastbil transporteres in- ternt i amter eller mellem naboamter.

I udenrigshandelen er det skibene, der do- minerer transportbilledet, når det drejer sig om transporterede mængder. Billedet er noget an- derledes, hvis udenrigshandelen opgøres i værdi. Her står lastbilerne for 70 pct. af den samlede handel, hvilket klart afspejler lastbi- lens betydning for transport af forarbejdede varer.

Der transporteres over dobbelt så meget gods i den internationale banegodstrafik som i den nationale. Mængden af internationalt ba- negods er i perioden 1988-92 vokset med ca. 20 pct.

For perioden 1990-2005 viser beregninger en forventet vækst i det samlede indenlandske godstransportarbejde på knap 40 pct. Gods- transportarbejdet med lastbil forventes at vok- se med ca. 50 pct., mens den indenlandske godstransport med tog og skib forventes at fal- de.

Med baggrund i de stigende trængselspro- blemer på de europæiske veje samt i ønsket om at reducere miljøbelastningen fra specielt vejtransporten, er der både på EF-plan og i Danmark ønske om at fremme den kombinerede transport.

I Danmark vurderes den kombinerede transport imidlertid kun at have begrænsede muligheder. En undersøgelse af de nationale lastbiltransporter indikerer, at 95 pct. af gods- mængderne er bundet til transport med lastbil.

Det er derfor især i den internationale trafik, at bane- og søtransporten – og herunder kom- bitrafikken – har sine største muligheder.

Regeringen ønsker at fremme overflytning af især den internationale transport fra bil til bane og skib. Regeringen vil derfor støtte be- stræbelserne på at opbygge et europæisk kom- bineret togsystem og opbygningen af en infra- strukturplan for kombineret transport.

Det er regeringens opfattelse, at muligheder- ne for overflytning af gods er størst fra bil til banetransport. Søtransporten, herunder coastertrafikken, har dog muligheder for for- nyet fremgang i takt med, at afgifterne på vej- transporten øges. Det er imidlertid væsentligt, at der i forbindelse med intereuropæisk trafik udvikles forbedrede og totale transportkon-

cepter, og at opmærksomheden om søfartens muligheder generelt øges.

Regeringen agter sammen med Tyskland, Holland, Belgien og Luxembourg at indføre en ordning for en fælles regional vejbenyttelsesaf- gift for tunge lastbiler. Det er regeringens op- fattelse, at Danmark skal indføre den fælles re- gionale vejafgift. Vognmandsorganisationerne vil blive inddraget i drøftelserne herom.

**Vej**

Opbygningen af et effektivt vejtransportsy- stem har været en vigtig forudsætning for den velstandsudvikling, Danmark har oplevet i ef- terkrigstiden.

Vejtransportens udvikling har dog ikke væ- ret uden negative følger. Trods en faldende tendens i antal uheld er der stadig for mange, der dræbes eller kommer til skade i tra- fikken, og hertil kommer problemer med bl.a. luftforurening og støj. Specielt i byerne er der trafikale, sikkerhedsmæssige og miljømæssige problemer.

Med udsigt til yderligere stigning i vejtrafik- ken står det klart, at en politik for vejene ikke bare er et spørgsmål om tilvejebringelse af in- frastruktur i takt med, at vejtrafikken vokser.

En nyorientering af vejpolitikken indebæ- rer, at sikkerheds- og miljøhensyn får en mere fremtrædende plads, og at fremtidens vejnet er en del af et integreret transportsystem, der kan tilbyde borgere og erhvervsliv rationelle, sikre og miljøvenlige transportløsninger.

Vejtrafikken vil dog uden tvivl fortsat udgø- re hovedparten af den samlede trafik og må forventes at stige frem mod 2005. Stigningen vil bl.a. afhænge af den økonomiske udvikling og af, hvor kraftigt der sættes ind med foran- staltninger for at dæmpe biltrafikken.

Det er regeringens vurdering, at det danske hovedlandeveysnet generelt er veludbygget med et højt serviceniveau. Den primære opgave må derfor på sigt være at vedligeholde og forbedre det eksisterende hovedlandeveysnet.

Investeringerne på hovedlandeveysnettet frem mod 2005 må således i højere grad rettes mod at fastholde den høje standard, nettet al- lerede generelt set har, samt mod at højne net- tets sikkerheds- og miljømæssige standard. Nyinvesteringer på hovedlandeveysnettet ud over de allerede igangsatte projekter bør ske med særlig vægt på at løse problemer med gen-

**[Trafikministeren]**

nemfartstrafik i byerne samt løsning af flaskehalproblemer.

Gennem 1980'erne er der opbygget et efterslæb med hensyn til vedligeholdelse af hovedlandeveisnettets belægninger. Der er endvidere forventning om flere nødvendige brovedligeholdelsesarbejder end tidligere.

Det er regeringens hensigt at sikre den nødvendige vedligeholdelsesstandard. Regeringen har derfor afsat 316 mio. kr. i perioden 1993-96 til en yderligere styrkelse af vejvedligeholdelsesindsatsen. Endvidere forventes effektivisering af den nuværende vejvedligeholdelse at kunne bidrage med 265 mio. kr. i samme periode til forbedring af vejvedligeholdelsen. Det er sandsynligt, at der også i den resterende del af perioden frem til 2005 må fokuseres mere på vedligeholdelse, end det har været tilfældet i de senere år.

*Udbygning af hovedlandeveisnettet*

Det overordnede motorvejsnet – »det store H« – er i disse år ved at blive færdiggjort. For øjeblikket er 5 store motorvejsprojekter enten på tegnebrættet eller i gang med en samlet længde på 228 km. Det drejer sig om strækningerne:

- Århus syd – Randers syd
- Lillebælt – Vejle
- Esbjerg – Kolding
- Aalborg – Frederikshavn
- Aalborg – Hirtshals

Endelig er der vedtaget anlægslov for to etaper af motorvejen mellem Herning og Århus, mens linjeføringen for etappen ved Silkeborg endnu ikke er fastlagt, og der er for motorvejsnettet i hovedstadsområdet indgået en principaftale med Københavns Amt om medfinansiering af en række større forbedringer.

De igangværende større hovedlandeveysarbejder uden for motorvejsnettet er:

- Randersvej og Ringvejen – Skejby i Århus
- Omfartsveje ved Thisted, Skive, Viborg nord og Rødkærsgade

Der er endvidere truffet aftale med Frederiksborg Amt om anlæg af Hillerødmotorvejens forlængelse.

Herudover foreligger der undersøgelser vedrørende udbygning af en række ruter til højklassede vejforbindelser.

Regeringen vurderer, at der i forbindelse med nyorienteringen af trafikinvesteringerne for de fleste af disse projekter i højere grad bør blive tale om at afhjælpe flaskehalse og forbedre forholdene i de byer på ruterne, som har problemer med gennemkørende hovedlandeveysstrafik, end på at forbedre standarden på hele ruten. Det drejer sig om delstrækninger på ruterne:

- Rute 9, Odense – Maribo
- Rute 15, Grenå – Århus – Ringkøbing
- Rute 18, Holstebro – Trekantsområdet
- Rute 21, Holbæk – Ebeltoft – Randers
- Rute 26, Århus – Hanstholm
- Rute 30, Give – Horsens

Der vil endvidere blive igangsat en undersøgelse af problemer på rute 11.

*Opprioritering af miljø og sikkerhed*

Med etableringen af puljen til beskæftigelsesfremme i sommeren 1993 er der taget et vigtigt skridt i retning af at opprioritere miljø- og trafikikkerhedsindsatsen samtidig med, at der skabes øget beskæftigelse. I alt er der afsat 802 mio. kr. i perioden 1994-96 til omfartsveje, byforbedringer, sort-plet-arbejder, sikring af jernbaneoverkørsler samt cykelstier langs hovedlandeveysnettet.

Langs hovedlandeveysnettet er der ca. 15.000 boliger med en støjbelastning på over 65 dB(A). De senere års forstærkede indsats for at afhjælpe støjproblemerne skal fastholdes og videreføres.

*Nyorientering af vejinvesteringerne*

Nyorienteringen af vejinvesteringerne vanskeliggøres af, at der ikke er midler nok til både at foretage en fortsat udbygning af hovedlandeveysnettet og samtidig at foretage en væsentlig opprioritering af investeringer i miljø og sikkerhed på hovedlandeveysnettet.

Regeringen finder derfor, at der bør skabes forøget grundlag for samfinansiering mellem staten, amterne og kommunerne af trafikprojekter.

Regeringen ser den særlige medfinansieringsordning for vejprojekterne i Københavnsområdet som et positivt udtryk for den vægt, det lokale område lægger på at få afholdt de pågældende investeringer på det statslige vejnet.

**[Trafikministeren]**

Regeringen er indstillet på at overveje lignende løsninger andre steder for større, statslige projekter, der i øvrigt vurderes hensigtsmæssige. På samme måde som ved aftalen med Københavns Amt vil regeringen i det konkrete tilfælde søge Folketingets tilslutning til en sådan medfinansieringsordning.

Øget samarbejde med de lokale myndigheder om omfartsvejsprojekter på hovedlandevejene kan evt. også indebære, at den lokale myndighed betaler for ombygning af de bystrækninger, der aflastes for trafik, når staten anlægger en omfartsvej. Dette vil øge anlæggenes samlede miljø- og sikkerhedsmæssige virkninger.

For at skabe mulighed for en omprioritering af vejinvesteringerne vil regeringen optage forhandlinger med partierne i Folketinget, herunder partierne bag Storebæltsforliget, om evt. udsættelse af et eller flere af de aktuelle projekter for motorvejene eller de øvrige hovedlandeveje.

**Baner**

Som led i regeringens nyorientering af trafikpolitikken, der blandt andet sigter mod at overflytte passagerer og gods til jernbanen, vil banetrafikken blive søgt styrket på de områder, hvor den har særlige muligheder for at kunne yde et bidrag til denne overflytning.

Det gælder især for transport af gods over lange afstande, hurtig transport af personer over mellemlange afstande samt transport af mange mennesker over kortere afstande, typisk i storbytrafik.

Betjening af de større regionale trafikstrømme og transport af gods over mellemlange afstande kan udvikles som supplement til de vigtigste trafikområder.

Banetrafikken bør fremstå som et samlet system og for persontrafikkens vedkommende udgøre en rygrad i det landsdækkende kollektive trafiksystem.

Det er regeringens opfattelse, at det bør undersøges, om dele af banenettet i visse tilfælde har en så beskeden udnyttelse, at alternative transportmidler kan klare opgaverne mere hensigtsmæssigt.

En styrkelse af banetrafikken kræver indsats på flere felter. Trafikbetjeningen må tilrettelægges på en sådan måde, at den i videst muligt omfang lever op til brugernes behov.

Trafikbetjeningens enkelte elementer må inden for de givne ressourcer tilrettelægges så godt som muligt. Derfor arbejdes der løbende på at nedsætte rejsetiderne gennem højere hastigheder, bedre køreplaner og direkte forbindelser. Det er også vigtigt, at kvaliteten af transportudbudet er i orden, at køreplanerne er troværdige, og at pålideligheden i godsforsendelserne er god.

For at opretholde en konkurrencedygtig pris på transportudbudet er det regeringens opfattelse, at takstudviklingen så vidt muligt bør afpasses på en sådan måde, at taksterne er konkurrencedygtige i forhold til bil- og flytransport.

Banetrafik anses generelt for at være en miljøvenlig transportform, men en del boliger langs banenettet er dog belastet med togstøj. Regeringen vil videreføre den hidtidige indsats rettet mod de mest støjbelastede boliger, og omkring 2010 forventes alle boliger langs banenettet med en støjbelastning over 65 dB(A) at have været omfattet af indsatsen.

Praktisk taget al banetransport er afhængig af samspillet med andre transportmidler. Af hensyn til banetransportens konkurrenceevne er det centralt, at den er koordineret med de øvrige transportmidler, både person- og gods-transport.

Banenettets kapacitet er tilstrækkelig til at opsume en betydelig trafikvækst. Men enkelte flaskehalse kan begrænse udnyttelsen af systemet. Det er vigtigt at identificere og fjerne sådanne flaskehalse.

Banetrafikken styrkes blandt andet ved at lave en målrettet indsats for de forskellige trafikudbud. Da de forskellige trafiktyper afvikles på det samme banenet, er der en lang række infrastrukturforbedringer, der kommer hele banetrafikken til gode.

**Storebæltsforbindelsen**

Den faste forbindelse over Storebælt, der forventes åbnet i 1996, er af afgørende betydning for banetrafikkens udvikling. Togtrafikken opnår betydelige tidsbesparelser, bliver ikke bundet af færgeafgange eller begrænset af færgekapaleten.

Beslutningen om forbindelsen dannede baggrund for DSB's rammeaftale 1990-93 og de store investeringer i IC3-materiel, ellokomotiver og den begyndende investering i eltogssæt.

**[Trafikministeren]**

Regeringen forventer på den baggrund en maksimal udnyttelse af de muligheder, som forbindelsen giver banetrafikken, herunder det to-årige forspring i forhold til vejforbindelsen.

*Baneforbindelsen over landegrænsen*

Elektrificeringsarbejdet mellem Odense og Hamborg er under udførelse i henhold til den dansk-tyske aftale om en koordineret elektrificering.

Med beslutningen i foråret 1993 om etablering af et dobbeltspor i Sønderjylland er der tilvejebragt tilstrækkelig kapacitet til at afvikle den forventede trafik ved åbningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

*Kapacitetsproblemer vest for København*

Den begrænsede kapacitet mellem København og Høje-Taastrup udgør allerede nu en flaskehals og sætter en grænse for banetraffikkens udvikling, som vil blive yderligere forstærket ved åbningen af den faste forbindelse over Øresund.

Regeringen er derfor indstillet på at igangsætte en nærmere undersøgelse af forskellige løsninger for baneudbygningsbehovet vest for København under hensyn til de økonomiske, miljømæssige og trafikale hensyn – herunder sammenhængen med en eventuel fremtidig højhastighedstrafik.

*Elektrificeringens videreførelse*

Regeringen agter at fortsætte elektrificeringsprogrammet. Der forestår i årene frem elektrificering af hovedbanenettet mellem København og Frederikshavn, Esbjerg og Padborg samt de sjællandske strækninger.

For at få den størst mulige udnyttelse af investeringerne bør tidspunktet for de enkelte strækningers elektrificering afstemmes med tidspunktet for den nødvendige udskiftning af det nuværende dieselmateriel.

*Højhastighedstog*

På længere sigt kan yderligere rejsetidsreduktioner opnås i fjerntrafikken mellem København og Jylland samt i den internationale trafik mod Tyskland og Sverige ved overgang til tog med tophastigheder på 200 km i timen eller mere.

Regeringen er indstillet på at følge erfaringerne med de højhastighedssatsninger, der foretages andre steder i Europa og indlede un-

dersøgelser af en hensigtsmæssig dansk strategi.

*De faste forbindelser*

Folketinget har i en årrække arbejdet på at udbygge de faste forbindelser over Storebælt og Øresund for at skabe et sammenhængende landtransportsystem internt i Danmark og mellem Danmark og de omgivende lande.

Der vil nu blive gennemført forundersøgelser vedrørende en fast forbindelse over Femer Bælt. Disse undersøgelser forventes gennemført inden udgangen af 1996.

Hvis Femer Bælt-forbindelsen etableres, vil det kunne få stor betydning for jernbanetrafikken. Forbindelsen vil i første række komme meget lange transporter til gode, både for personer og gods. Forbindelsen vil åbne yderligere muligheder for udstrækning af det europæiske højhastighedsnet til Danmark og det sydlige Skandinavien og indebære en betydelig konkurrenceforbedring for banerne i forhold til transitgodstrafikken.

Det er regeringens holdning, at hensynet til udvikling af banetrafikken er udgangspunktet for en evt. beslutning om etablering af en fast forbindelse over Femer Bælt.

*Havne og søtransport*

Regeringen ønsker at fremme søtransporten som led i opprioriteringen af miljøvenlige transportformer, i det omfang det er samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt.

Mulighederne for overflytning af gods fra vej til skib findes inden for transport af forarbejdede varer. For producenter af højværdivarer udgør transportomkostningerne imidlertid en relativt lille del af de samlede omkostninger, og andre faktorer som præcision og regularitet er af stor betydning ved valget af transportmiddel.

For at styrke søtransporten, herunder kombitrafikken, i forhold til andre transportformer er det væsentligt, at den samlede transportydelse fungerer effektivt. Det bør i den forbindelse nærmere undersøges, om der skal ændres på havnenes nuværende begrænsede muligheder for selv at bidrage til en effektivisering af transportydelsen.

Regeringen vil overveje, om de statslige trafikhavne skal have større handlefrihed og ansvar, samt om de i højere grad skal have mulig-

**[Trafikministeren]**

hed for at operere som kommercielle virksomheder.

Det er regeringens opfattelse, at antallet af havne i Danmark er stort i forhold til det nuværende transportbehov, og at adgangsforholdene såvel fra sø- som fra landsiden generelt fungerer tilfredsstillende.

**Flytrafik**

Den skærpede konkurrence i den internationale trafik medfører i første række en øget opmærksomhed om de muligheder, Københavns Lufthavn har på kort og længere sigt.

I forhold til antallet af passagerer rangerer lufthavnen som den syvendestørste i Europa. Det er regeringens målsætning, at lufthavnens position som en kommercielt drevet international lufthavn skal fastholdes og styrkes.

Regeringen ønsker derfor, at der gennemføres en fortsat udbygning af lufthavnen for at fastholde og befæste dens internationale position. Centralt heri er udbygningen af lufthavnens udenrigsterminalkompleks og terminalområdet i forbindelse med den nye jernbanestation ved Kastrup.

Der vil blive gjort en forstærket indsats for at etablere Københavns Lufthavn som det naturlige nordeuropæiske luftfragtcenter.

Storebæltsforbindelsen vil betyde en skærpelse af konkurrencen mellem fly og landtransportmidlerne i trafikken mellem København og Jylland-Fyn.

På længere sigt vil regeringen overveje, hvorvidt Aalborg og Odense lufthavne fortsat bør drives i statsligt regi, og i givet fald hvordan der kan opnås balance i driften. Det ligger derimod fast, at Bornholms lufthavn fortsat skal drives i statsligt regi.

**Hovedstadsområdets trafik**

Det er regeringens mål at styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet for at fastholde og om muligt udvide den kollektive trafiks andel af den totale persontrafik.

De københavnske S-tog står foran udskiftning. Ved at investere i nye tog med større kapacitet og bedre energiøkonomi vil man dels opnå en forbedret service for passagererne og dels et mindre energiforbrug. Endvidere betyder kapacitetsudvidelsen, at der er plads til et øget antal passagerer.

Med vedtagelsen af loven om Ørestaden er de første skridt taget til at introducere letbaner som et nyt kollektivt trafikmiddel i Danmark. Det er regeringens vurdering, at letbaner sandsynligvis på længere sigt kan komme til at spille en større rolle i den kollektive betjening af de store byer, og erfaringerne med Ørestadsbanerne vil derfor være af stor vigtighed.

Åbningen af den faste Øresundsforbindelse giver mulighed for en helt ny dansk-svensk regionaltogetsbetjening over Sundet.

**Lokal og regional kollektiv trafik**

Den lokale og regionale rutebusstrafik er et vigtigt led i det nationale kollektive trafiksystem, men først og fremmest et tilbud til befolkningen rettet mod dagligdagens rejsebehov.

Det er en vigtig målsætning for regeringen, at alle grupper i befolkningen har adgang til et tilfredsstillende transporttilbud, selv om de ikke har rådighed over bil.

Ansvar for at udforme et tilfredsstillende trafiktilbud er inden for den kollektive busstrafik overladt til de kommunale myndigheder.

Regeringen lægger vægt på, at der bl.a. gennem en tilpasning af udbudet og en forøget konkurrence ved udlicitering af kørslen opnås en større effektivitet. Det er regeringens opfattelse, at der ved udlicitering skal være lige muligheder for at byde for såvel private som offentligt ejede selskaber.

Regeringen vil forstærke den statslige indsats for at understøtte udviklingen af en tidsvarende lokal og regional kollektiv busbetjening gennem en række initiativer.

Det er regeringens opfattelse, at den eksisterende lovgivning på visse punkter halter bagefter udviklingen. Regeringen vil derfor i samarbejde med de kommunale organisationer og erhvervet igangsætte et udredningsarbejde med henblik på at modernisere lovgivningen på området.

Regeringen vil videreføre og udbygge de eksisterende statslige støtteordninger bl.a. ved at åbne mulighed for at støtte infrastrukturinvesteringer som f.eks. terminalfaciliteter, busbaner, signalprioritering, telematik m.m.

Endvidere skal fælles billetsystemer og koordinerede takstsystemer mellem busser og tog overvejes.

**[Trafikministeren]**

For at øge den kollektive trafiks konkurrenceevne i den mellemregionale kollektive transport vil regeringen overveje, om der bør gives mulighed for at opbygge en højklasset busbetjening mellem bycentre uden tilstrækkelig togbetjening.

**Cykeltrafik**

Cyklisterne tegner sig for godt 5 pct. af det totale persontransportarbejde i Danmark. Cykeltrafikken foregår helt overvejende i byområder, og de fleste ture på cykel er kortere end 4 km.

Det er regeringens mål, at cykeltrafikens andel af persontransportarbejdet øges frem til 2005. Dette skal primært ske ved, at korte bilture overflyttes til cykelture, men også ved at længere bilture ændres til kombinationer af cykel og kollektiv trafik.

Forholdene for cykeltrafik bør forbedres både med hensyn til fremkommelighed, sikkerhed og tryghed. Indsatsen bør primært ske i og nær byerne, men regeringen lægger også vægt på, at kvaliteten af det nationale og regionale cykelrutenet forbedres.

Regeringen har gennem initiativerne i »Ny kurs mod bedre tider« afsat yderligere 15 mio. kr. på finansloven i 1994 ud over de 42 mio. kr., der i forvejen er afsat til cykelstier langs hovedlandevejene. Det er regeringens opfattelse, at der også fremover skal afsættes de nødvendige midler hertil på finansloven, idet cykelstier i og nær byer skal prioriteres højest.

**Bytrafik**

Trafikken er en vigtig del af livet i enhver by, og udviklingen i trafikkenes mængde og sammensætning er en vigtig faktor i det fremtidige bymiljø. Trafikken er på én gang forudsætningen for byens liv og et problem, der kan true bymiljøet og dets mangeartede kvaliteter.

Det er regeringens mål, at trafikken i de danske byer skal gøres mindre miljøbelastende og utryk, end den er i dag. Dette indebærer bl.a., at biltrafikken i byernes centrale dele i fremtiden skal begrænses.

I alle de større byer bør der derfor udarbejdes og gennemføres konkrete handlingsplaner for trafik og miljø. For at forstærke indsatsen vil regeringen videreføre og udbygge den eksisterende pulje, der kan yde statslig medfinansiering af projekter, der er led i en handlingsplan for trafik og miljø.

**Natur og bymiljø**

Det er regeringens holdning, at der ved planlægning og projektering af nye trafik anlæg skal tages vidtgående hensyn til omgivelserne, således at miljø- og naturbelastningen bliver mindst mulig.

Regeringen er således opmærksom på, at det alt andet lige kan blive dyrere at anlægge nye trafik anlæg i fremtiden, og at tekniske hensyn må afvejes over for konsekvenserne for bymiljøet, landskab og natur.

Regeringen vil overveje, hvordan man i forbindelse med fremtidige anlægslove får tilvejebragt en proces, som en VVM (Vurdering af virkninger på miljøet)-høringsprocedure naturligt kan indgå i.

**Færdselssikkerhed**

Regeringen ønsker, at hensynet til sikkerheden i trafikken skal indgå på lige fod med hensyn til miljø og fremkommelighed.

Det er regeringens opfattelse, at der med Den Færdselssikkerhedspolitiske Handlingsplan foreligger et godt grundlag for det videre arbejde med færdselssikkerheden. Det er vigtigt fortsat at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne.

Regeringen har ikke taget stilling til, om alle de i handlingsplanen nævnte foranstaltninger skal bringes til udførelse. Det bør f.eks. undersøges, om der er mulighed for at gennemføre nogle af foranstaltningerne i en mere beskeden form, uden at den færdselssikkerhedsmæssige effekt forringes, ligesom regeringen vil være åben over for andre/nye muligheder for at nedbringe antallet af skadede i trafikken.

Regeringen har direkte med henblik på at forbedre sikkerheden afsat 80 mio. kr. på finansloven for 1994 til miljøprioriterede gennemfarer i byer på hovedlandevejsnettet. Herudover vil også en del af de midler, der er afsat til omfartsveje og cykelstier, være med til at fremme færdselssikkerheden.

Regeringen vil i de kommende år arbejde for, at flere byer på hovedlandevejsnettet med væsentlige gener fra den gennemkørende trafik kan få forbedrede forhold.

Regeringen vil endvidere overveje mulighederne for at intensivere den færdselskontrol, der udføres af færdselspolitiet.

I mange tilfælde vil der i øvrigt kunne opnås færdselssikkerhedsmæssige forbedringer, hvis



**[Trafikministeren]**

der i højere grad tænkes i færdselssikkerhedsbaner, både når man planlægger nye vejanlæg og ved den løbende drift og vedligeholdelse f.eks. i forbindelse med retablering efter større lednings- og kloakarbejder. Dette gælder ikke mindst på de amtslige og kommunale vejnet.

Forskning med henblik på at forbedre fodgængeres og cyklisters sikkerhed er vigtig for at undgå, at overflytning af biltrafik til cykeltrafik og gang resulterer i flere dræbte og skadede.

**Støj**

Der blev i Transporthandlingsplanen opstillet det mål, at højst 100.000 boliger er belastet med et støjniveau på over 65 dB(A) i 2010.

Regeringen ønsker at fastholde den positive udvikling, der har fundet sted som følge af den hidtidige indsats, og ønsker at videreføre indsatsen. Målsætningen skal skærpes, så højst 50.000 boliger belastes med et støjniveau på over 65 dB(A) i 2010.

Ved gennemførelse af nye større trafikprojekter skal det som udgangspunkt lægges til grund, at de vejledende grænseværdier for støj ved etablering af ny bebyggelse ved eksisterende trafik anlæg også skal gælde som målsætning for nye trafik anlæg, der passerer eksisterende større samlede byområder.

Der skal afsættes midler til at videreføre støjbeskyttelsen langs statens eksisterende trafik anlæg, og regeringen vil i et vist omfang indgå i medfinansiering af den lokale støjbekæmpelsesindsats.

**Energiforbrug og CO<sub>2</sub>**

I Transporthandlingsplanen er der opstillet en målsætning om stabilisering af energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslippet på 1988-niveauet inden 2005 og en målsætning om en efterfølgende reduktion på 25 pct. frem til 2030.

Det er regeringens opfattelse, at målsætningerne fra Transporthandlingsplanen skal fastholdes. Opnåelsen af disse målsætninger skal gå hånd i hånd med, at der fortsat tilbydes befolkning og erhvervsliv et effektivt og fleksibelt transportsystem.

Det er i opfyldelsen af denne dobbelte målsætning, at den største udfordring ligger for transportpolitikken i de kommende år.

For at begrænse transportsektorens energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip foreligger der en række principielle muligheder.

Udviklingen af mere energieffektive transportmidler er et af de vigtigste midler til at reducere energiforbruget. Især for personbilernes vedkommende foreligger der gode tekniske muligheder for en yderligere forbedring af energieffektiviteten.

Bedre udnyttelse af transportmidlerne er et andet vigtigt indsatsområde. Både i person- og godstransporten er kapacitetsudnyttelsen lav, og der ligger betydelige potentielle energibesparelser.

Overflytning til mere energieffektive og miljøvenlige transportmidler er et tredje vigtigt indsatsområde. Overflytningen kan for persontransport ske fra bil til kollektiv trafik, cykel eller gang eller til mere energieffektive biler og for godstransport fra bil til bane eller skib.

En fjerde mulighed for at nedbringe emissionerne er delvist at erstatte forbruget af fossile brændstoffer med biobrændstoffer, som under visse særlige omstændigheder er CO<sub>2</sub>-neutrale.

Endelig er der mulighed for at gribe ind over for væksten i transportefterspørgslen. Et centralt led heri er øgede afgifter på brug af bilen, dvs. brændstofafgifter f.eks. i form af en CO<sub>2</sub>-afgift.

Det er regeringens opfattelse, at alle de ovennævnte muligheder skal benyttes for at opnå målsætningen om en stabilisering af transportsektorens energiforbrug og CO<sub>2</sub>-udslip inden 2005.

Det er endvidere vigtigt, at der også i fremtiden sker en tæt koordination af indsatsen på energi- og transportområdet, således som det er sket i forbindelse med udarbejdelsen af »Trafik 2005« og »Energi 2000 – opfølgningen«.

**Luftforurening**

Regeringen ønsker at fastholde de målsætninger for begrænsning af luftforureningen fra trafikken, der blev opstillet i Transporthandlingsplanen.

Målsætningerne er, målt i forhold til 1988, at udslippet af NO<sub>x</sub> og HC skal reduceres med 40 pct. inden 2000 og 60 pct. inden 2010. Derefter skal der ske en yderligere reduktion. For partikler skal der ske en halvering i byerne frem til 2010, og derefter skal der ske en yderligere reduktion.

**[Trafikministeren]**

Beregninger viser, at der vil ske et fald i udslippet af NO<sub>x</sub> og HC på 55 pct. fra 1988 til 2010. Faldet i partikeludslippet vil være 45 pct. i samme periode. Dette betyder, at der vil ske en væsentlig reduktion af luftforureningen, og at transportsektoren – bortset fra CO<sub>2</sub> – i store træk vil kunne leve op til de opstillede målsætninger, selv om der ikke sker politiske indgreb ud over de allerede planlagte.

Det er regeringens opfattelse, at det fortsat er vigtigt med en aktiv indsats på luftforureningsområdet. Indsatsen vil bl.a. være rettet mod at skærpe emissionsnormerne for transportmidlerne i takt med den teknologiske udvikling, at overvåge udviklingen i luftforureningen fra trafikken og at øge indsigten i luftforureningens miljømæssige konsekvenser.

**Investeringer**

Som opfølgning på Folketingets dagsordensbeslutning af 5. november 1992 er der udarbejdet en investeringsoversigt. Oversigten er fremlagt i trafikplanen »Trafik 2005 – problemstillinger, mål og strategier«, som foreligger samtidig med nærværende trafikpolitisk redegørelse.

På alle områder er målet med de fremtidige investeringer, at de skal understøtte den nyorientering af trafikpolitikken, som regeringen har fremlagt.

Regeringen har med »Ny kurs mod bedre tider« og den dertil knyttede beskæftigelsespakke kanaliseret væsentlige midler ind i fornyelsen og forbedringen af infrastrukturen. De samlede investeringer på trafikområdet vil således samlet set give en væsentlig positiv effekt på beskæftigelsen.

Regeringen ønsker med den fremlagte oversigt over investeringsprojekter at lægge hovedvægten på, hvilke investeringer der anses for vigtige. Der er således ikke taget stilling til præcis hvilke projekter, der skal gennemføres inden 2005.

Oversigten har således til formål at give et overblik over aktuelle projekter i transportsektoren samt en tilkendegivelse af, hvordan det enkelte projekt indgår i nyorienteringen af trafikpolitikken.

Investeringsniveauet i transportsektoren vil – ud over hensynet til transportsektorens behov – også fremover skulle afpasses efter det økonomiske råderum.

De eksisterende metoder til prioritering af trafikprojekter ud fra samfundsøkonomiske og miljø- samt sikkerhedsmæssige effektivitetskriterier bør videreudvikles og formidles, således at der opnås en generel accept af metodernes anvendelighed i den trafikpolitiske diskussion.

Hensigten er, at analyserne på sigt ikke kun skal bruges til at prioritere mellem projekter i én sektor, men også skal danne basis for vurderinger på tværs af transportsektoren.

**Samtykke til behandling:****Formanden:**

De sager, der er opført på dagsordenen under punkterne 25, 26 og 31, kan kun med Tingets samtykke behandles i dette møde, men hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg samtykket som givet. (Ophold). Det er givet.

Den første sag på dagsordenen var:

**1) Spørgsmål om fremme af forespørgsel nr. F 17:**

*Forespørgsel til miljøministeren [om, hvad den miljømæssige begrundelse er for at gøre Danmark til et benzinlavprisland].*

Af Jes Lunde (SF) m.fl.

(Forespørgslen anmeldt 9/12 93).

**Formanden:**

Hvis ingen gør indsigelse mod fremme af denne forespørgsel, betragter jeg Tingets samtykke dertil som givet. (Ophold). Det er givet.

Den næste sag på dagsordenen var:

**2) Tredje behandling af lovforslag nr. L 30:**

*Forslag til lov om ændring af lov om tillæg til borgerlig straffelov angående forræderi og anden landsskadelig virksomhed og lov om straf for krigsforbrydelser. (Afskaffelse af dødsstraf).*

Af justitsministeren (Erling Olsen).

(Fremsat 14/10 93. Første behandling 10/11 93. Betænkning 30/11 93. Anden behandling 10/12 93).

Der var ikke stillet ændringsforslag.

Lovforslaget sattes til forhandling.