

[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.