

[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-