

[Sundhedsministeren]

me udflytningen af opgaver fra sygehusvæsenet til det primære sundhedsvæsen.

De nye samarbejdsbestemmelser afskaffer stort set alle eksisterende samarbejdsorganer m.v. og overlader det til den enkelte amtskommune selv at tilrettelægge samarbejdet sammen med de berørte parter. I forlængelse af de nye samarbejdsbestemmelser indebærer de nye planlægningsbestemmelser et udbygget samarbejde mellem amtskommunerne, kommunerne og praksissektoren.

Forslaget indeholder derudover en række andre ændringer, som skal medvirke til at skabe et enklere og mere fleksibelt sundhedsvæsen.

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

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Hermed tillader jeg mig at fremsætte:

Forslag til lov om udbygning af færgeterminalen i Helsingør.

(Lovforslag nr. L 119).

Som bekendt drives overfarten med personjernbanevogne, biler og lastbiler mellem Helsingør og Helsingborg dels af DSB og Statens Järnväger, dels af Scandinavian Ferry Lines.

DSB/SJ-overfartens indtægter og udgifter deles ligeligt mellem banerne, medens indtægterne af SFL-liniens overførsel af personer, biler og lastbiler alene tilfalder SFL.

SJ's overtagelse af SFL for nogle år siden har muliggjort en ændring af disse forhold.

Samtidig har der på svensk side i mange år været et ønske om løsning af de indviklede trafikproblemer omkring banegårds- og havneforholdene i Helsingborg.

Disse problemer er nu i færd med at blive løst. Et led heri er en etablering af en stor fællesterminal for DSB/SJ's og SFL's færger.

I den forbindelse har det været et naturligt ønske, at der også i Helsingør blev etableret en fællesterminal for de to overfarter.

Ved en hensigtserklæring af 21. september 1988 fra DSB og SJ er der skabt mulighed for en sammenlægning af de to overfarter, således at den hidtidige ulige fordeling af overfartens indtægter afløses af en ligedeling, idet DSB/SJ-overfarten sammenlægges med SFL-overfarten.

Endvidere opnår DSB en stor fordel gennem den rationalisering, som sammenlægningen indebærer.

Herudover giver sammenlægningen mulighed for et længe næret ønske om forbedring af havneforholdene i Helsingør, idet SFL-overfartens anløb ved kajen bag Kronborg kan nedlægges og færgernes anløb ske samme sted som DSB/SJ-overfarten.

Med hensyn til den fremtidige ordning af færgeløjernes og fællesterminalens placering og det færgemateriel, der påregnes anvendt i fremtiden, skal jeg i det hele henvise til lovforslaget, bemærkningerne hertil og de vedlagte planer.

Det samme gælder den forventede trafikudvikling.

Etableringen af den ønskede fællesterminal har selvsagt stor betydning i planlægningsmæssig henseende. Også med hensyn til disse forhold tillader jeg mig at henvise til redegørelsen i bemærkningerne.

Jeg skal i den forbindelse herudover henvise til den ændring, der i foråret blev vedtaget, af loven om lands- og regionplanlægning. Ændringen skete til gennemførelse af EF-Rådsdirektivet af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indflydelse på miljøet, VVM-vurdering.

I henhold til den vedtagne ændring af lands- og regionplanlægningsloven er anlæg, der vedtages i enkeltheder ved lov, direkte undtaget fra VVM-vurderinger.

Dette er selvfølgelig ikke ensbetydende med, at anlægget ikke er blevet undergivet sådanne vurderinger.

De fornødne vurderinger er nu foretaget som beskrevet i bemærkningerne.

I hensigtserklæringen af 21. september 1988 var det forudsat, at fællesterminalen kunne tages i brug den 1. juni 1991. Denne termin vil ikke kunne overholdes, men det er selvfølgelig særdeles ønskværdigt, at der ikke sker en for stor overskridelse heraf.

Jeg skal derfor anbefale lovforslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.

Trafikministeren (Knud Østergaard):

Hermed tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om buskørsel.
(Lovforslag nr. L 120).