

Det er spørgerens klare opfattelse, at så optimale løsninger som muligt bør tilstræbes, ligesom spørgeren ikke mener, at argumentet med de trafikale problemer holder, da de vil opstå, lige gyldigt hvilken løsning der vælges. Det vigtigste må være, at løsningen er langsigtet og ikke giver anledning til utryghed hos borgerne.

#### Svar (17/12 97)

##### Trafikministeren (Bjørn Westh):

Langs de af statens veje, der giver direkte vejadgang til enkeltejendomme, vil der ofte være tungtvejende samfundsmæssige hensyn, der taler for en placering af ledninger i vejarealer. Ledningsejere har derfor i mange tilfælde en lovhjemmel til at sikre anbringelsen ved ekspropriation.

Der er således ikke et generelt princip om, at der ikke må placeres fremmede ledninger langs statens veje.

For motorvejenes vedkommende er der imidlertid en række særlige hensyn, der gør sig gældende. Derfor er det i vejlovens § 106, Stk. 5, bestemt, at vejbestyrelsen skal give tilladelse til anbringelse af langsgående ledninger på eller i motorvejens arealer.

Vejdirektoratet har en særlig restriktiv praksis for at give tilladelse til placering af langsgående ledninger i motorveje. Dette er begrundet i hensynet til motorvejenes særlige trafikale og trafikikkerhedsmæssige status, og dette hensyn mener jeg ikke, at man generelt kan tilside-sætte. Motorveje er veje, der skal kunne afvikle store mængder trafik ved relativt høje hastigheder. Selv mindre indgreb inden for motorvejs-arealerne kan erfaringsmæssigt afstedkomme alvorlige ulykker. Af den grund ønsker Vejdirektoratet så vidt muligt at undgå anlægsarbejder på eller langs motorvejene, der ikke direkte har med trafikafvikling at gøre.

Jeg finder derfor ikke anledning til generelt at ændre på Vejdirektoratets praksis vedrørende placering af langsgående ledningsanlæg.

Folketingsmedlem Hanne Andersen har i brev af 1. oktober 1997 bedt mig se på en konkret sag om placering af et nyt 400 kV jordkabel gennem Gladsaxe Kommune.

I mit svar til Hanne Andersen, der er fremsendt til Folketingets Trafikudvalg i forbindelse med min besvarelse af udvalgets spørgsmål 9 af 8. oktober 1997 (Alm. Del – bilag 12), gav jeg udtryk for, at jeg er enig i Vejdirektoratets

betæneligheder ved at nedlægge højspændingskabler langs landets motorveje, men at der netop langs Motorringvejen er nogle særlige problemer og muligheder, som man måske kan kombinere og få en fornuftig løsning, der på en gang sikrer fremkommeligheden på motorvejen og den kollektive trafik, støjdæmpning, kabel-lægning m.v.

En kopi af ovennævnte brev er sendt direkte til spørgeren.

#### Spm. nr. S 743

Til trafikministeren (10/12 97) af:

**Ole Sohn (SF):**

»Vil ministeren oplyse, hvor stor en del af den forøgede biltrafik på ca. 18 pct. på Storebæltsbroen, den nye rabatstruktur skønnes at medføre, som vil blive overflyttet fra den kollektive togtrafik?«

#### Svar (18/12 97)

##### Trafikministeren (Bjørn Westh):

Jeg har forelagt spørgsmålet for A/S Storebælt, som har oplyst følgende:

»Rabatstrukturen for biltrafikken er indrettet med henblik på at skabe en tættere integration mellem Øst- og Vestdanmark. Rabatten til endags- og pendlingsrejsende resulterer i billetpriser for personbiler på henholdsvis 185 kr. (12,5 pct. rabat) og 4.500 kr. (ca. 50 pct. rabat).

DSB har i 1997 ydet rabat på tilsvarende billettyper. For endagsbilletten er der typisk ydet 50 pct. rabat, mens et månedskort mellem Korsør og Nyborg koster 1.030 kr. DSB's rabatter resulterer således i billetpriser, som ligger væsentligt under de tilsvarende priser på Storebælts vejdel.

På baggrund af disse tal vurderer A/S Storebælt, at rabatsystemet ikke konkurrerer med DSB's tilsvarende billetprodukter, og derfor ikke vil overflytte togtrafik til vejforbindelsen.«