

Talepapir – besvarelse af samrådsspørgsmål A, ULØ alm. del vedr. landdistrikter og øer den 19. november 2015

Jeg er blevet bedt om at redegøre for,
”hvilke initiativer jeg vil tage, som
forbedrer udviklingen, transportforhold
og bosætning m.m. i landdistrikter og på
øer.”

Et godt initiativ Jeg vil gerne indlede med at sige, at jeg
er glad for at udvalget har stillet mig det
spørgsmål. Det er vigtigt, at vi også får
skabt udvikling uden for de største byer.

Jeg har allerede haft lejlighed til at svare
på udvalgets spørgsmål om færger til
øerne d. 21. oktober. Af den grund siger
jeg heller ikke så meget om det i dag.

Vejforbindelser Som transport- og bygningsminister er
det min opgave at sørge for, at den



overordnede statslige infrastruktur er velfungerende.

I forhold til landdistrikterne handler det først og fremmest om, at disse områder er koblet effektivt op på den overordnede vej- og banenet.

Motorvejsnettet er som bekendt bygget op omkring ”det store H”. I de senere år er H’et blevet udbygget med afgreninger længere ud i landet, fx med motorvejen til Sønderborg (2012) og motorvejen mellem Vejle og Herning (2014).

I løbet af de næste år vil også Silkeborgmotorvejen (2016) og Holstebromotorvejen (2018) stå klar.

Det vil betyde, at Midt- og Vestjylland får en helt anden opkobling til ”det store H” end for bare 10 år siden – med kun



lidt over én time fra Holstebro til Vejle og Aarhus, mod næsten to timer førhen.

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at Venstre har været en aktiv fortaler for den udvikling.

Også andre steder i landet anlægges de første etaper af nye motorveje mod bl.a. Kalundborg og Næstved.

Og der er sat penge af til omfartsveje ved Ribe og Haderup, som kan få trafikken til at glide lettere og få gennemkørende trafik ledt uden om byen.

Vejdirektoratet gør desuden i disse år en ekstra indsats for at vedligeholde og forny broerne på statsvejnettet.

Bl.a. udstyres Sallingsundbroen og Aggersundbroen i Nordjylland med



skibsstødsikring for at sikre
infrastrukturen i området.

Modulvogntog Det glæder mig også, at stort set hele
statsvejnettet vil være åbnet for
modulvogntog ved udgangen af 2016.

Med aftalen i den grønne forligskreds d.
24. juni 2014 blev der afsat 75 mio. kr. til
udvidelse af vejnettet for modulvogntog.

Virksomhederne i hele landet får
dermed adgang til en effektiv,
miljøvenlig og billigere transportform.

**Billigere
pendlerture over
Storebælt**

Regeringen vil også holde sit løfte til
storebæltspendlerne og sænke prisen for
pendlerne over Storebælt.

I finanslovsforslaget har vi lagt op til at
sænke prisen på et pendlerkort til 3000
kr. pr. måned og samtidig øge det



særlige skattefradrag for pendlere på Storebælt fra 90 kr. til 110 kr. pr. tur.

Det vil ikke mindst komme Vestsjælland og Fyn til gavn.

Det bliver for eksempel lettere at tage et arbejde på den anden side af broen. Og mindre fragtfirmaer og håndværkere får lettere ved at ”give tilbud” på den begge sider af broen. Det vil øge konkurrencen og styrke samfundsøkonomien.

***Femern Bælt
Forbindelsen***

Regeringen står også bag aftalen om anlæg af Femern Bælt forbindelsen.

Det er et vigtigt projekt for Danmark og et vigtigt projekt for hele Europa. Og ikke mindst vigtigt for Sydsjælland og Lolland-Falster.



Som en del af Femern Bælt-projektet udbygges jernbanen mellem Ringsted og Holeby til dobbeltspor og hastigheden opgraderes til 200 km/t for persontog.

Hertil kommer en ny Storstrømsbro med en dobbeltsporet elektrificeret jernbane og en tosporet landevej.

Disse anlæg betyder, at rejsetiden mellem Nykøbing Falster og København med tog bliver reduceret fra omkring 1½ time til 1 time hver vej.

Det vil komme de mange togpendlere i Sydsjælland og Lolland-Falster til gavn, at de sparer op til en time dagligt.

Den kortere rejsetid til Tyskland vil også forbedre arbejdstagernes adgang til jobs og virksomhedernes muligheder for at



rekruttere arbejdskraft. Og det vil samtidig styrke turisterhvervet.

Lolland-Falster og Sjælland vil desuden opleve et beskæftigelses-boom under selve anlægsperioden. Bl.a. skal der produceres tunnelelementer i Rødby.

Nu skal det ikke være nogen hemmelighed, at projektet er udfordret på både økonomi, tidsplan og processen – det vil jeg gøre mit til, at vi får løst.

Den største udfordring er dog absolut den tyske myndighedsgodkendelse.

Den seneste melding fra Slesvig-Holstens økonomi- og transportminister er, at den tyske myndighedsgodkendelse først kommer i 2017 – og at processen kan trække endnu længere ud.



Anlægsfasen kan derfor først komme i gang senere, end vi har regnet med. Det stiller projektet over for en række udfordringer som Femern A/S nu skal se nærmere på.

***Sammenhæng i
den kollektive
trafik***

Hvis det skal være attraktivt at bo i et yderområde, skal der også være et kollektivt trafiktilbud til dem, der ikke har en bil, og dem der er for unge eller for gamle til selv at køre.

Når jeg taler med folk om den kollektive trafik hører jeg igen og igen, at det er vigtigt, at den kollektive trafik hænger sammen på tværs af de forskellige operatører.

Når man befinder sig lidt uden for de største byer kører bussen ikke hver 10. minut. Der er ingen der har lyst til at stå



og vente 1/2-1 time på bussen fordi den lige er kørt når toget ankommer.

Der skal heller ikke være et problem at regne ud, hvad turen koster, og om man nu har købt den rigtige billet.

Jeg har aftalt med transportordførerne i Folketinget, at vi i sammen skal sætte skub i en harmonisering af taksterne i hele landet.

Og der er lige nu gang i arbejdet både vest og øst for Storebælt.

*Pulje til
forbedring af
kollektiv trafik i
yderområder*

Det er trafikselskabernes opgave at stå for at tilrettelægge den lokale kollektive trafik efter bestilling fra kommunerne og regionerne.

Men traditionel rutebuskørsel kan være vanskelig at få til at hænge sammen i



landområderne, hvor kundegrundlaget er tyndt. Derfor kan der også være behov for at tænke nyt.

For at støtte udviklingen af nye tiltag, er der afsat 57 mio. kr. årligt til og med 2017 til en statslig Pulje til forbedring af kollektiv trafik i yderområder.

I 2013-2015 er der givet støtte til 54 projekter i hele landet, der er målrettet mod at forbedre vilkårene i landdistrikter og på øerne.

Regeringen står bag, at puljen udmøntes igen i 2016 og 2017.

Taxi

Det er også vigtigt, at vi har en god taxibetjening i landdistrikterne til at supplere den kollektive trafik.



En taxi kan være den eneste transportmulighed, hvis man kommer i en akut situation, eller hvis man har behov for at rejse på tidspunkter, hvor der ikke lige kører en bus.

Det gælder ikke mindst i yderområderne, hvor den kollektive trafik ikke er så fintmasket som i de store byer.

Men det er i stigende grad svært at få en forretning til at køre rundt som taxivognmand i et landdistrikt. Det betyder, at vi ser forretninger, der lukker ned, uden at nye kommer til.

Det er ikke billigt at køre en taxitur på taxameteret på de lange distancer på landet. Og det lægger også en dæmper på efterspørgslen, at flere og flere har fået bil nummer 2.



Taxier, der opererer i større områder, søger hen, der hvor der er mest efterspørgsel, og hvor der ikke skal køres langt for at hente kunder.

Jeg vil gerne være med til at se på, hvad vi kan gøre ved de stigende udfordringer for taxibetjeningen i landdistrikter, og om der er behov for at se på vores taxiregulering.

***Færdselsloven:
Højere hastighed
på vejene***

Regeringen vil også se på, om vi ikke kan indrette færdselslovgivningen, så det bliver lidt nemmere at komme rundt på vejene i landområderne.

Vi kender alle sammen oplevelsen af at køre bag en traktor med 30 km/t på en landevej. Det er hverken sjovt for landmanden eller de andre trafikanter.



Regeringen vil gerne give landbruget en hjælpende hånd, når registrerede traktorer fremover skal have lov til at køre 40 km/t på landevejene i stedet for de nuværende 30 km/t.

Regeringen vil desuden indføre en Tempo 100-ordning efter tysk model, som giver mulighed for at campingvogne og trailere kan køre op til 100 km/t på motorveje og 80 km/t på andre landveje, hvis de opfylder en række tekniske krav.

Danske synsvirksomheder godkender allerede danske påhængskøretøjer til Tempo 100-kørsel på tyske motorveje, hvor ordningen fungerer rigtig godt.

Jeg forventer at fremsætte et lovforslag om Tempo 100 og højere hastigheder for traktorer i december 2015.



***Lavere
aldersgrænse for
kørekort til lille
knallert***

Regeringen vil desuden nedsætte aldersgrænsen for kørekort til lille knallert (30 km/t) fra 16 år til 15 år.

En nedsættelse af aldersgrænsen til 15 år er med til at forbedre de unges mobilitet.

Det gælder navnlig for unge, der bor uden for de større byer, hvor der ofte er længere afstande mellem hjemmet og skoler, erhvervsuddannelser eller fritidsaktiviteter, og hvor den kollektive trafik er mindre koncentreret.

Jeg forventer, at der bliver fremsat et lovforslag i februar 2016 om dette.

Havne

Også havnene spiller en afgørende rolle i den lokale og regionale udvikling.



Havnene ligger jo pr. definition i udkanten – eller i hvert fald vandkanten – af Danmark.

De er med deres aktiviteter med til at skabe sammenhæng mellem søtransporten og landtransporten. Men de er også vækstcentre med grobund for lokale arbejdspladser og lokalt erhverv.

Jeg tror, der er behov for, at vi bredt arbejder sammen om at skabe havne, der er effektive, stærke og konkurrencedygtige.

Jeg ser gerne, at vi i Danmark bliver et forgangsland på havneområdet. Vi må gerne være dem, der tales om, når emnet er effektivitet og kompetence.

Staten yder ikke direkte støtte til havnene – det er der også grænser for



ift. EU og statsstøtteregele. Men vi har under den tidligere borgerlige regering blev afsat 1,3 mia. kr. i den grønne forligskreds til ”havnepakker”, der styrker adgangen til havnene.

Men det handler også om, hvorvidt der er regler, der dræber deres vækst.

Som politiker er det let at forfalde til at tro, at den virkelighed man selv er den del af herinde på Slotsholmen også definerer resten af samfundet. Det er en stor fejl, mener jeg.

Så for mig er det derfor uhyre vigtigt, at være i tæt dialog med branchen. Jeg har allerede besøgt flere havne rundt omkring i landet og tale med de rigtige eksperter, der ved, hvordan dagligdagen ser ud.



Og der må jeg sige, at jeg har gode erfaringer. Visionerne står i kø – og det er en fornøjelse.

Til foråret planlægger jeg, at afholde en branchedag for havnene, hvor det skal diskuteres hvordan vi i fremtiden sikrer, at udviklingen arbejder med erhvervet – ikke imod det.

Jeg tror de danske havne både skal kigge indad og udad. Havnene skal på den ene side finde ud af, hvad egne styrker er, og samtidig rette blikket udad mod den omkringliggende verden, og se hvor og hvordan styrkerne bedst muligt passer til markedet.

Det handler på en gang om at være realistisk, men samtidig også visionær og ambitiøs.



Post

Jeg er også minister for postområdet.

Vi har i Danmark altid haft et ønske om at sikre en landsdækkende postomdeling hvor alle husstande stilles lige – uanset om man bor i en storby eller på landet.

Men vi er jo også alle sammen klar over, at postsektoren står over for store udfordringer.

Mens antallet af postpakker er steget, har vi set massive fald i brevmængderne i de senere år som følge af den digitale revolution.

Det seneste år er brevmængden faldet med mere end 20 %. Siden den toppede i 1999 er brevmængden faldet med omkring 70 %. Så der er altså mindre end en tredjedel tilbage af brevene i dag.



Faldet i brevmængderne udfordrer den landsdækkende postbefordring. Og det er svært at se, at det nuværende omfang af befordringspligten kan opretholdes på de hidtidige vilkår.

Af samme grund har jeg startet politiske forhandlinger om postpolitikken efter 2016. I forhandlingerne lægger jeg vægt på, at vi også i fremtiden kan have postomdeling der opfylder kundernes behov i hele landet – også i landdistrikterne.

Udflytning af statslige arbejdspladser

Til slut vil jeg komme omkring udflytningen af statslige arbejdspladser.

Regeringen ønsker, at de statslige arbejdspladser skal fordeles i hele landet og være tættere på borgere og virksomheder.



Derfor har regeringen besluttet at udflytte i alt knap 4000 arbejdspladser.

Bygningsstyrelsen har fået den opgave at finde lokaler, der matcher den nye geografiske fordeling af arbejdspladser.

Min opfattelse er, at der har været et positivt samarbejde med kommunerne rundt om i landet, hvor der har været rigtig mange gode forslag på bordet.

Transport- og Bygningsministeriet udflytter i alt 420 arbejdspladser.

Der oprettes en ny Færdselsstyrelse i Ribe med 65 arbejdspladser, der skal løse opgaver, som i dag ligger i Trafik- og Byggestyrelsen.

I Ringsted placeres 270 arbejdspladser under Banedanmark. Ringsted er med



sin centrale placering i jernbanenettet velegnet som udgangspunkt for styring og vedligeholdelse af banenettet.

Ligeledes i Ringsted placeres Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane med 11 arbejdspladser.

I Fredericia placeres yderligere 40 arbejdspladser under Banedanmark, som skal varetage opgaver vedr. fornyelses- og anlægsprojekter i Jylland.

Dele af Bygningsstyrelsen flyttes til Skanderborg med 32 arbejdspladser.

I Viborg placeres desuden Taksaktionssekretariatet med 2 arbejdspladser.



Jeg synes, at der på Transport- og Bygningsministeriets område hermed er skabt en god balance.

Det er nu op til de enkelte ledelser at realisere udflytningsplanerne. Det er mit håb, at så mange som muligt vil flytte med og være med til at give de nye enheder en god start.