

rapporten fra september 1998. Jeg skal indlede med at gøre opmærksom på, at løsningen er behandlet på lige fod med de øvrige forslag (variant 3 af udbygningsløsningen), f.eks. s. 21, hvor de første nøgletal for alle forslag præsenteres og i kapitel 9, hvor forslagene sammenlignes detaljeret på bl.a. anlægsøkonomi, samfundsøkonomi og ekspropriationer.

Høje Taastrup Kommune har ved flere lejligheder fremført 5. sporsløsningen, der ganske rigtigt har en pæn rentabilitet. Jeg mener imidlertid, at deres udlægning af kapacitets-diskussionen er misforstået. Der er blot regnet på, hvor mange passagerer, der kan være i de tog, der vil være plads til på en banestrækning udbygget med et 5. spor mellem København og Høje Taastrup. Det siger selvsagt ikke noget om, hvor mange passagerer der vil have lyst til at tage toget med de begrænsede muligheder denne løsning giver.

Når vi taler behov for en kapacitetsudvidelse gennem en udbygning af infrastrukturen, må det komme til udtryk i bl.a. de politiske ønsker, der er om at styrke den kollektive trafik og realisere et reelt alternativ til bilismen. Alle erfaringer siger, at der ikke i sig selv er en stabil vækst i mængden af passagerer til den kollektive trafik. Passagererne til den kollektive trafik tiltrækkes primært af nye tilbud og kvalitetsmæssige forbedringer i de ydelser, det kollektive trafiksystem tilbyder borgerne. Hovedformålet med at udbygge banen er derfor ikke blot at befordre de p.t. forventede mængder passagerer fremover, men målet er at få markant flere mennesker til at benytte jernbanen.

Et sådant kvalitetsløft kan man kun i begrænset omfang få på den eksisterende bane, ligesom der vil være grænser for, hvor meget servicen kan udvides ved anlæg af et 5. spor mellem København og Høje Taastrup. Jeg mener derimod, at en første etape med en udbygning mellem København og Høje Taastrup med et 5. og 6. spor udgør et fornuftigt projekt. Denne har ligeledes en pæn rentabilitet – lidt højere end 5. sporet alene – og kan desuden holde sig indenfor de økonomiske rammer, der var forudsat i projekteringsloven.

Spm. nr. S 3232

Til trafikministeren (15/9 99) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Hvad har ministeren tænkt sig at gøre ved den lange ventetid på praktiske køreprøver (på visse prøvesteder op til 2 måneders ventetid)?«

Svar (23/9 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

Statens Bilinspektion, der forestår køreprøver til lastbil (kategori C), til stor personbil (kategori D) og stort påhængskøretøj (kategori E) har oplyst, at der på visse prøvesteder er op til 2 måneders ventetid på praktiske prøver. Det er Statens Bilinspektions opfattelse, at den ekstraordinære efterspørgsel efter køreprøver skyldes, at prøvebehovet er større end forventeligt og, at baggrunden herfor er regelændringerne i køreuddannelsen pr. 1. juli 1999.

Statens Bilinspektion har iværksat særlige initiativer for at efterkomme efterspørgslen. Der indsættes således ekstra prøvedage, herunder også lørdage, og i de tilfælde, hvor der er tale om aspiranter, hvis fremtidige erhvervsaktivitet kan påvises at være negativ påvirket af ventetiden, gøres der også her en særlig indsats.

Det er således min forventning, at Statens Bilinspektions initiativer vil kunne afhjælpe problemet med de lange ventetider.

Spm. nr. S 3233

Til trafikministeren (15/9 99) af:

Brian Mikkelsen (KF):

»Hvordan vil ministeren sikre, at intentionerne i undervisningsplanen overholdes med hensyn til tiden mellem den teoretiske prøve og den praktiske køreprøve (7-10 dage)?«

Svar (23/9 99)

Trafikministeren (Sonja Mikkelsen):

I henhold til kørekortbekendtgørelsens § 33 kan teoriprøven først aflægges, når køreeleven har modtaget fornøden undervisning i kørsel på lukket øvelsesplads, samt i teori og praktik i overensstemmelse med undervisningsplanen