

ning af trængselsproblemerne i hovedstadsområdet som en fortsat betydelig indsats til styrkelse af sammenhængen mellem og inden for landsdelene.

Investeringer, herunder investeringer på trafikområdet, har næsten altid et dobbelt udgangspunkt. På den ene side skal der investeres dér, hvor behovet er i dag – f.eks. på grund af en nedslidt eller overbelastet infrastruktur. På den anden side skal der investeres, hvor der er behov for en fremtidig udvikling.

Behovet i dag begrundes et særligt fokus på hovedstadsområdet. Det er i hovedstadsområdet der i dag er de alvorligste trængselsproblemer på vejene, og giver sig bl.a. udtryk i, at det er hér investeringer giver det højeste samfundsøkonomiske afkast. Dette skal også ses i lyset af, at langt den overvejende del af de seneste 10 års statslige investeringer på vejområdet har ligget uden for hovedstadsområdet. Godt 3/4 af vejinvesteringerne i perioden er således foretaget i Jylland.

På jernbaneområdet, hvor investeringerne i de senere år har haft tyngden i hovedstadsområdet, lægger investeringsplanen op til, at der udarbejdes beslutningsgrundlag for en bedre banebetjening af yderområder med en opgradering af Sydbanen til Lolland-Falster og strækningen på hovedbanen mellem Hobro og Aalborg.

Endelig indeholder investeringsplanen en anlægspulje på 1 mia. kr. til bedre fremkommelighed og øget trafikikkerhed. Puljen kan anvendes til medfinansiering af amtslige og kommunale projekter.

På finanslov 2003 er der afsat 20 mio. kr. til delvis statslig finansiering af digerne i Ribe og Sønderjyllands amter. Endvidere er der afsat 20 mio. kr. til ombygning af molerne i Thorsminde Havn.

5.10. Skatteområdet

For at gøre det mere attraktivt for personer, der arbejder i større byer, at bosætte sig i udkantsområderne forbedres befordringsfradraget i udkantsområderne. Forbedringen sker for personer med bopæl i 54 af landets vanskeligst stillede kommuner (kommuner i områder med lav erhvervsindkomst pr. indbygger og kommuner med et beskatningsgrundlag på under 80 pct. af landsgennemsnittet). I disse kommuner forhøjes fradragssatsen ved kørsel over 100 km til og fra arbejde, således at der gives samme fradragssats som for kørsel mellem 24 og 100 km. Områderne/kommunerne er udpeget fra 2004

til og med 2006. Efter 2006 vil der blive taget stilling til, hvorvidt det forhøjede befordringsfradrag skal fastholdes, og hvorvidt der skal ske en revision af de omfattede områder/kommuner. For at give den enkelte borger en rimelig tidshorizont på planlægge ud fra, vil det forhøjede befordringsfradrag dog kunne bibeholdes i minimum 5 år.

Den stigende internationalisering betyder øget mobilitet blandt lønmodtagere og medfører øgede krav om særlig viden i skatteforvaltningerne. Specielt i Øresundsregionen efterspørges støtte til fremme af integrationen over Øresund. Skatteministeren har derfor i januar 2003 fremsat forslag til ændring af skattestyrelsesloven, der bl.a. giver mulighed for, at skatteministeren efter forhandling med KL, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune kan bestemme, at der oprettes et *grænsegængercenter i Øresundsområdet* til forvaltning af de skattemæssige forhold for personer, der bor her i landet men har lønindkomst i Sverige, eller omvendt. Herudover forhandler Skatteministeriet med de svenske myndigheder om fordeling af skatteindtægter for personer, der pendler over grænsen mellem Danmark og Sverige. Udgangspunktet er, at de kommuner, som har udgifter i relation til den enkelte borger, også skal have del i indtægterne.

5.11. Planlægning

Miljøministeren har i december 2002 fremlagt forslaget til *landsplanredegørelse* »Et Danmark i balance – hvad må der gøres?« Efter udløbet af debatperioden i februar 2003 er den endelige udgave af redegørelsen blevet udarbejdet og afgives til Folketinget samtidig med offentliggørelsen af Regionalpolitisk redegørelse.

I landsplanredegørelsen diskuteres, hvordan regeringen kan opnå de regionale målsætninger om sikring af gode og ligelige levevilkår, uanset hvor i landet man bor. Diskussionen kan sammenfattes i følgende hovedsynspunkter:

- Den fysiske planlægning skal være differentieret for at styrke den regionale udvikling. Eftersom de lokale betingelser er vidt forskellige, må planlægningen også være i stand til at håndtere disse forskelle.
- Der skal samarbejdes over de administrative grænser. Mange mennesker har deres bopæl liggende i én kommune og deres arbejdsplads i en anden. Erhvervene fungerer også tit i helheder på tværs af kommune- og amtsgrænser. Skal den fysiske planlægning være et anvend-