

Trafik 2005

Problemstillinger, mål og strategier

Trafikministeriet 1993

Trafik 2005
Problemstillinger, mål og strategier

Udgivet af Trafikministeriet

Tryk: Lassen Offset
Repro: Focus repro
Sats: INform Service

Layout og tilrettelæggelse:
Martin Løken

Fotos:

Peter Thornvig s. 7, 9, 11, 15, 22,
28, 35 t.v., 41, 57, 59, 69, 73, 79,
81, 83, 85, 87, 89, 99, 102 t.v.,
103 t.v., 104
Bent Mikkelsen s. 46, 49, 103 t.h.
Station 1 s. 37, 54, 50
Lene Storm s. 16, 30, 67
Per Morten Abrahamson s. 26, 77
Jens Dresling/Polfoto s. 19 (vignet), 61
Gregers Nielsen/Billedhuset s. 5, 17
Ole Christiansen/Billedhuset s. 12
Bo Dahlin/Billedhuset s. 102 t.h.
Jan Håkan Dahlström/Billedhuset s. 13
Jesper Dam Olsen s. 100
Erik Gleie/Polfoto s. 62
Kim Hart/Samfoto s. 90
Jan Kildebogaard/Vejdirektoratet s. 35 t.h.
Claus Løstrup s. 42
Søren Madsen s. 44
Olivain Patrick s. 18
Heine Pedersen/Billedhuset s. 75
Polfoto s. 72
Henning Skovsgård/Vejdirektoratet s. 96
Søren Weiss/Polfoto s. 71
Teknisk Forvaltning/Kolding Kommune s. 65
Vejdirektoratet s. 23, 98

Forside:

Bearbejdet foto af Kirsten Klein/
Billedhuset

Tegninger s. 105-109:
Aksel Kaalund, MAA

Oplag: 10.000 eksemplarer

Trafikministeriet 1993

ISBN 87-88453-62-6

*Publikationen kan købes hos
boghandleren eller hos*

STATENS INFORMATION
Postboks 1103
1009 København K

Tlf. 3337 9228 (9-16)
Fax 3337 9299

Pris 100,- kr. incl. moms.

Trafik 2005

Problemstillinger, mål og strategier

Indhold

Forord	3
Trafikale problemstillinger.....	4
Mod en bæredygtig transport	10
Den europæiske dimension.....	16
Persontransport	20
Godstransport	24
Veje	30
Baner	36
Internationale net og faste forbindelser	43
Havne og søtransport.....	46
Flytrafik	50
Hovedstadsområdets trafik.....	52
Lokal og regional kollektiv trafik.....	57
Cykeltrafik.....	60
Bytrafik.....	64
Natur og bymiljø.....	67
Færdselssikkerhed.....	70
Støj.....	74
Energiforbrug og CO ₂	79
Luftforurening.....	84
Afgifter	88
Investeringer	91
En vision.....	105

Nyorientering af trafikpolitikken

Folketinget vedtog den 5. november 1992, at der skulle udarbejdes en samlet overordnet trafikplan for hele landet. Planen skulle omfatte de anlægsarbejder og investeringer, som må anses for nødvendige frem til 2005.

I regeringsgrundlaget "En ny start" slås det fast, at der skal ske en konsekvent opfølgning af de eksisterende handlingsplaner, herunder på trafikområdet.

På baggrund heraf fremlægger jeg en samlet trafikplan for hele landet. Planen offentliggøres samtidig med afgivelsen af en trafikpolitisk redegørelse til Folketinget.

I planen formuleres grundlaget for den fremtidige trafik- og transportpolitik. Der gøres status på opfølgningen af energi- og miljømålsætningerne i Transporthandlingsplanen fra 1990, og der fremlægges en samlet investeringsoversigt for trafikområdet frem til 2005.

Trafikplanens hovedformål er at skabe overblik og helhed på tværs af trafiksektoren. Dette gøres ved at opsamle og vurdere de enkelte initiativer, politiske overvejelser og forslag, der aktuelt fremsættes på trafikområdet. På grundlag heraf formuleres der både generelle målsætninger og strategier på trafikområdet som helhed samt målsætninger og strategier inden for de enkelte sektorer på trafikområdet.

Planen indeholder derfor ikke en lang række nye initiativer, der skal gennemføres her og nu. Men planen skaber det nødvendige fundament for, at de fremtidige trafikpolitiske diskussioner og beslutninger får fast grund under sig. De første skridt til en nyorientering af trafikpolitikken tages hermed.

"Trafik 2005" vil blive fulgt op af en øget, tværgående planlægnings- og forskningsindsats på trafikområdet. Planen er således ikke slutstenen på en proces, men starten på en ny, overordnet trafikplanlægning.



Helge Mortensen
Trafikminister

Trafikale problemstillinger

Transportsektorens omfang og karakter afspejler det omgivende samfund. Samfundsudviklingen har medført en stærkt stigende transportefterspørgsel i takt med den øgede økonomiske aktivitet. I 1955 brugte en husstand 6 pct. af sit forbrug til transport, mens andelen i 1987 var vokset til 16 pct. af et væsentligt større forbrug. Knap 90 pct. af en husstands forbrug til transport gik i 1987 til anskaffelse og drift af privat køretøj.

Udbygning af infrastrukturen for både individuel og kollektiv trafik, person- og godstrafik samt ikke mindst udbredelsen af bilen har betydet stigende mobilitet for befolkning og varer med deraf

følgende større valgfrihed. Det har også betydet, at byudviklingen er gået mod mere spredte byer, således at der er blevet længere mellem hjem og arbejde, indkøb og fritidsaktiviteter. For erhvervslevet har det betydet en væsentlig udvidelse af de mulige markeder og samarbejdspartnere.

Det stigende transportbehov har medført, at transportsektoren har fået stigende samfundsmæssig betydning. Transportsektorens bidrag til bruttofaktoringkomsten udgør i dag 7,6 pct., og ca. 5,5 pct. af den danske arbejdsstyrke er beskæftiget inden for transportsektoren. Andelen af beskæftigede i transporterhverv og transportrelaterede erhverv har været jævnt stigende gennem de sidste 10 år.

Udviklingen i Danmark er stærkt afhængig af udviklingen i udlandet, specielt i EF-landene. Dette gælder også inden for transportområdet. Den internationale udvikling, ikke mindst gennemførelsen af det indre marked

og dermed den stigende internationale handel, medvirker til at forstærke forventningen om stigende transportefterspørgsel i fremtiden.

Samtidig spiller gode internationale trafikforbindelser en vigtig rolle som lokaliseringsparameter i forbindelse med at trække nye virksomheder og større arrangementer til landet.

Den hidtidige og forventede udvikling

Persontransportarbejdet er steget støt gennem de sidste mange år. Op gennem 70'erne steg persontransporten både med bil og med de kollektive transportmidler. I forbindelse med energikriserne dæmpedes væksten for bil, men siden 1982 har det primært været biltrafikken, der har stået for væksten, mens bus og bane har været stagnerende. Antallet af personkilometer lå i 1991 ca. 35 pct. over niveauet i 1982. Stignings-takten har været svagere i årene efter 1988 end i årene 1982-88.

Ordforklaring

Persontransportarbejde

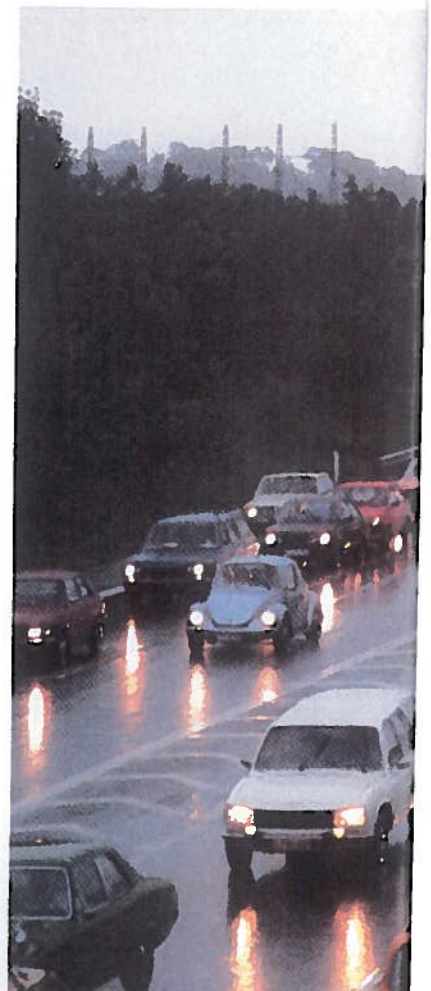
Antal personer \times transportafstand. Måles i personkm. En personkm svarer til én person transporteret én km. Kan opgøres for forskellige transportmidler og totalt.

Godstransportarbejde

Godsmængde \times transportafstand. Måles i tonkm. En tonkm svarer til ét ton gods transporteret én km. Kan opgøres for forskellige transportmidler og totalt.

Trafikarbejde

Antal kørte km. Kan opgøres for forskellige transportmidler og totalt.



En beregning af udviklingen i persontransportarbejdet frem til 2010, der tager hensyn til den forventede økonomiske udvikling, indebærer en forventning om en yderligere stigning, således at persontransportarbejdet i 2010 ligger ca. 35 pct. over niveauet i 1990.

Når situationen er beskrevet i 2010 i stedet for i 2005, hænger det sammen med, at Transport-handlingsplanen fra 1990 har 2010 som det tidspunkt, hvor en del af miljømålene skal være opfyldt.

For godstransporten har der også været tale om en stigning gennem de seneste årtier. Godstransporten er nært knyttet til det økonomiske aktivitetsniveau i samfundet, specielt inden for produktionssektorerne. Siden 1970 er godstransporten incl. im- og eksport steget med ca. 50 pct. Gennem de seneste år har udviklingen i den indenlandske gods-transport med lastbil været stagnerende.

En beregning for udviklingen i godstransporten frem til 2010, med samme forudsætninger om den overordnede økonomiske udvikling som ved fremskrivning af persontransporten, indebærer, at det samlede nationale gods-transportarbejde vil stige med ca. 55 pct. i forhold til 1990. Gods-transportarbejdet med lastbil, som er helt dominerende inden for godstransporten, vil stige med knap 75 pct. i forhold til 1990-niveauet, mens godstransporten med tog og skib vil falde. De kørte kilometer med lastbil vil som følge af en forventet bedre kapacitetsudnyttelse kun stige med ca. 50 pct. ifølge beregningerne.

Det skal understreges, at beregningsresultaterne for den fremtidige transportefterspørgsel er meget afhængige af de benyttede forudsætninger. Det gælder både forudsætningerne om den økonomiske udvikling og den forudsatte sammenhæng mellem økonomisk vækst og transportvækst.

En fremskrivning med økonomiske vækstfaktorer, der stort set svarer

til den økonomiske udvikling de seneste år - men som ligger noget under de ovenfor benyttede vækstfaktorer, der indeholder forventning om øget vækst - indebærer, at væksten i persontransportarbejdet fra 1990 frem til 2010 beregnes til godt 20 pct. mod de før beregnede 35 pct., og for gods-transportarbejdet bliver stigningen knapt 40 pct. mod de ovenfor nævnte 55 pct.

Biltransport tegner sig for langt den største andel af både person- og godstransport. I 1990 var personbilernes andel af persontransportarbejdet ca. 70 pct., og i 2010 vil andelen ifølge beregningerne være ca. 75 pct. I godstransporten forventes lastbilernes andel at stige fra ca. 75 pct. i 1990 til ca. 85 pct. i 2010.

Problemstillinger

Transport er i dagens samfund sjældent et gode i sig selv; men alle de goder i videste forstand i form af arbejde, oplevelser, muligheder m.m., der ligger i den anden ende af rejsen, er grund-



Kapacitetsproblemer findes allerede i dag.

læggende med til at forøge velfærden og forbedre livskvaliteten. Samtidig indebærer den stigende transport øgede gener for dem, der færdes og bor langs trafikantlæggene.

Transport er i dag så billigt, at der i visse tilfælde er tale om et overforbrug både i persontransporten og i godstransporten.

Transportsektoren vil også i fremtiden spille en central rolle for samfundsudviklingen. Men mens man tidligere har accepteret en stigende transportefterspørgsel som en uundgåelig konsekvens af økonomisk vækst, er der nu stigende fokus på trafikvæksten, og de problemer den forårsager i form af ulykker, miljøproblemer og overbelastning af infrastruktur. Sammenlignet med forholdene i andre lande f. eks. områder i Mellem Europa, hvor transportsystemet er stærkt overbelastet, er problemerne i Danmark stadig små, men med udsigt til fortsat stigende trafik er det vigtigt, at der tages fat på problemerne, inden de får lov til at vokse sig større.

Færdselssikkerhed

Med hensyn til færdselssikkerhed vil den stigende trafik - alt andet lige - betyde et stigende antal dræbte og tilskadede. Dette gælder inden for alle transportformer, og problemet vil være størst, hvor trafiktætheden er stor. Vejtransporten tegner sig i dag for hovedparten af de dræbte og tilskadede. I 1992 blev der registreret ca. 11.000 tilskadede i vejtrafikken. I de seneste 10 år har der til trods for stigende trafik været tale om en faldende tendens i antallet af skadede, således at 1992-tallene ligger 24 pct. under niveauet for 1983. Det står imidlertid klart, at der i fremtiden vil være behov for en øget indsats, hvis antallet af dræbte og skadede i trafikken fortsat skal nedbringes; de relativt billige foranstaltninger, som f. eks. indførelse af køreløst, er ved at være opbrugte.

Energiforbrug og CO₂

Transportsektoren er næsten 100 pct. afhængig af olie og står for en stadig større del af Danmarks

olieforbrug. I 1992 udgjorde transportsektorens energiforbrug knap 50 pct. af det samlede olieforbrug i Danmark.

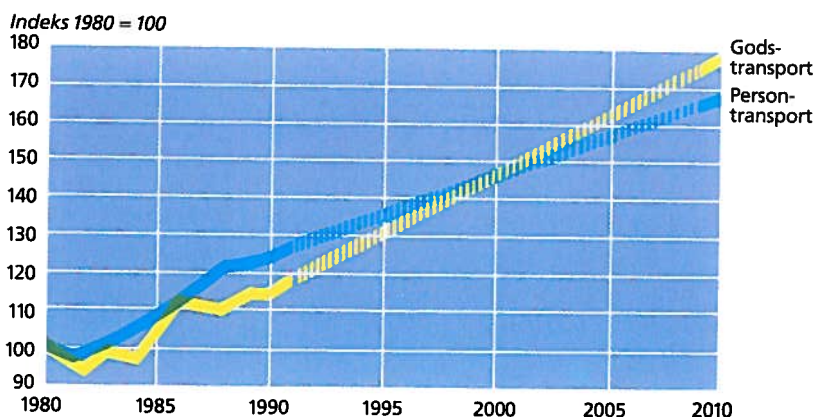
Ved forbrænding af fossile brændsler som benzin og diesel frigøres bl.a. kuldioxid, og herved bidrager transportsektoren til forøgelse af drivhuseffekten. Transportsektorens andel af det samlede menneskeskabte CO₂-udslip udgør ca. 20 pct.

Den beregnede stigning i transportarbejdet frem til 2010 vil sammen med forventningerne om transportmidlernes øgede energieffektivitet betyde, at transportsektorens energiforbrug og kuldioxid-udslip forventes at stige med ca. 15 pct. i forhold til 1990.

Dette stiller krav om fortsatte initiativer, der kan reducere energiforbruget og dermed CO₂-udslippet.

Initiativerne må koordineres med de initiativer der tages på energiområdet i øvrigt.

Udviklingen i person- og godstransportarbejdet 1980-2010



Luftforurening

Luftforureningen fra trafikken bidrager både til regionale og lokale problemer.

Udslip af kvælstofoxider og kulbrinter fra transportsektoren bidrager til den luftforurening, der bl.a. medfører skovdød og forsurening af søer og vandløb. Transportsektorens andel af kulbrinte-forureningen er ca. 50 pct. Andelen af kvælstofoxid-forureningen er 40-45 pct.

Lokale luftforureningsproblemer findes specielt i byerne. I tæt trafikerede områder vil transportsektoren i dag typisk tegne sig for 70-80 pct. af en række sundhedsskadelige stoffer, bl.a. kulilte, kulbrinter, kvælstofoxider, partikler og bly.

Luftforureningen fra transportsektoren forventes at kunne nedbringes væsentligt i de kommende år.

Støj

Transportsektoren belaster endvidere omgivelserne med støj. Både lufthavne, jernbaner og veje bidrager til problemerne. Det er opgjort, at ca. 160.000 boliger i Danmark har en støjbelastning på over 65 dB(A). Støjproblemerne optræder hyppigst i byerne, hvor befolkningstæthed og trafiktæthed er størst.

Barriereeffekt

Trafikanlæg kan i sig selv virke som barrierer i omgivelserne f.eks. motorveje, jernbaner og lufthavne, og tæt biltrafik på almindelige veje kan specielt i byområder virke som en forhindring for beboernes ønsker om at krydse vejen.

Natur og landskab

I det åbne land kan trafikanlægene være placeret på arealer med landskabsmæssige eller kultur-

historiske værdier, og kan have betydning for dyresamfunds levevilkår og udbredelse.

Kapacitetsproblemer

Den stigende trafik har medført, at infrastrukturen ikke alle steder har kapacitet til at afvikle trafikken i myldretiden. Trængselsproblemer forringer fremkommeligheden og øger energiforbruget og luftforureningen. Hvis det er biltrafik, der forårsager trængslen, begrænses mobiliteten ikke blot for biltrafikken, men også for kollektiv trafik og cykeltrafik, som bruger samme areal som biltrafikken.

Med en øget transportefterspørgsel, som angivet i beregningerne, vil der opstå yderligere kapacitetsproblemer, hvis der ikke gribes ind. Kapacitetsproblemer eksisterer i dag på visse hovedlandevejsstrækninger og på enkelte bane-strækninger og herudover på mange veje i tætte byområder.



Transport udføres med forskellige transportmidler, der er tilpasset transportopgaven.

Betydning for regional udvikling

Med den standard det danske vejnet har i dag, vil der ikke - bortset fra etablering af de faste forbindelser - være tale om regionaløkonomiske effekter af nogen betydning ved forbedring af det eksisterende vejnet, idet der ikke opnås mærkbare effekter, hvis vejnettet udbygges mere, end der kapacitetsmæssigt er brug for.

Ved eventuelle fremtidige alvorlige kapacitetsproblemer er det af betydning, at infrastrukturen forbedres.

Manglende sammenhæng i transportsystemet

Manglende sammenhæng i transportsystemet kan bevirke, at eksisterende transportsystemer ikke udnyttes godt nok. F. eks. kan dårlige parkeringsmuligheder ved stationer og busterminaler og manglende forbindelse mellem regionale og lokale busruter gøre det kollektive tilbud dårligere end nødvendigt. For at udbrede kombitransport i godstransporten

er det vigtigt, at der er gode omladningsmuligheder mellem lastbil-, bane- og søtransport, og at der er god sammenhæng i transportnettene mellem landdelene og i forhold til udlandet.

Mobilitet

Bilen giver mulighed for individuel og fleksibel dør-til-dør transport og giver en meget stor mobilitet. Men en stor del af befolkningen har ikke daglig rådighed over bil, enten fordi husstanden ikke råder over en, eller kun har én bil, eller fordi personen ikke kan føre bil af aldersmæssige eller helbreds-mæssige årsager. Da afstandene i bilsamfundet generelt er blevet større, har denne gruppe på visse områder fået det vanskeligere.

Den kollektive trafik spiller en central rolle for mobiliteten i bolig-arbejdsstedstrafikken i tættere befolkede områder og i trafikken mellem de store byer, og har desuden en vigtig opgave ved at levere transportmuligheder for folk uden biladgang.

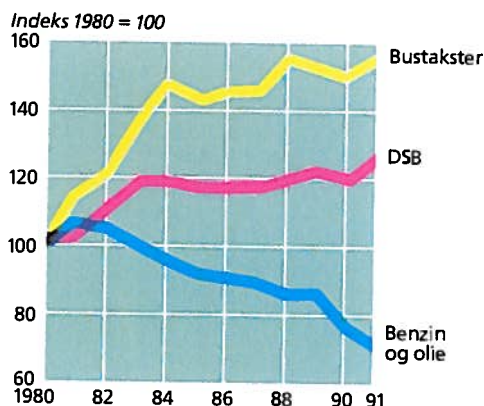
Konkurrencen mellem transportmidlerne

De forskellige transportmidler har alle deres stærke og svage sider. Hensynet til imødekommelse af de trafikale behov, samfundsøkonomien, omgivelserne og energiforbruget gør, at alle elementerne må kombineres på en hensigtsmæssig måde. Alle har en interesse i, at der søges fornuftige transportløsninger. Den samme person kan optræde snart som bilist og snart som kollektivt rejsende eller cyklist/fodgænger, ligesom en trafikant jo også som oftest bor i nærheden af trafikantlæggen.

Fornuftige transportløsninger må bl.a. tage hensyn til følgende:

Gang- og cykeltrafik er bedst egnet til korte afstande, bruger ikke brændstof og forurener ikke, men er vejrafhængig og har vanskeligt ved at håndtere bagage, større indkøb m.v. Privatbiler er fleksible, komfortable og hurtige, når det gælder lokale og regionale rejser udenfor storbyområder. I storbyområder begrænses bilerne hastighed og fleksibilitet af

Takst udvikling for kollektiv trafik samt prisudvikling for benzin og olie 1980-1991. Faste priser.



trængsels- og parkeringsproblemer, og kollektiv trafik er her mindre pladskrævende og ofte mindre energiforbrugende og forurenende end individuel trafik. Kollektive rejser er i visse relationer langsommere end bil på grund af vente-/skiftetid og transporten til og fra det kollektive trafiksystem. Rejser over lange afstande kan drage fordel af de høje hastigheder med hurtige tog og fly. Flytrafik er hurtigst på meget lange afstande, men meget forurenende pr. personkm.

Overflytningsmulighederne fra individuel til kollektiv trafik er størst i fjerntrafikken, og i de store byers myldretidstrafik.

Den kollektive trafik vil dog ikke, selv med en massiv udbygning, kunne overtage en meget stor del af biltransportarbejdet.

Den kollektive trafik har indbygget en fordyrelse dels som følge af stigende lønninger ved stigende økonomisk vækst, og dels fordi en udvidelse af kapaciteten i myldretiden har svært ved at forrente sig. Tilsvarende er det kostbart at

udbygge vejkapaciteten, så spidstimebelastningen kan klares.

Langt den største del af godset transporteres meget kort, og det gør det vanskeligt at lade bane- og søtransporten overtage en større del af godstransporten.

Inden for godstransporten er konkurrencen mellem transportformerne lastbil, bane og søtransport kun tilstede på de lange afstande, eller hvis der er tale om direkte transport mellem afsender og modtager. Enhver omladning vil på de kortere afstande gøre lastbiltransport konkurrencedygtig både tids- og omkostningsmæssigt.

Søtransport incl. den nødvendige landtransport er i dag generelt dyrere og har lavere kvalitet end direkte lastbiltransport.

Prisen på en kollektiv rejse har udviklet sig væsentligt anderledes end prisen på en individuel bilrejse gennem de senere år. Mens billetprisen for kollektiv-rejser er steget, er benzinprisen faldet. Med denne udvikling har det været

vanskeligt for den kollektive trafik at bevare sin markedsandel, selvom det ikke udelukkende er benzinprisen, der bestemmer, om folk tager bil eller kollektiv trafik.

Hvis prisen for transport i højere grad afspejler de samfundsøkonomiske omkostninger ved transporten dvs. også omkostninger i forbindelse med brug af infrastruktur, færdselsulykker og belastning af miljøet, vil konkurrencen mellem transportformerne blive mere fair.

Begrænsede ressourcer

Der foreligger en lang række projekter, der alle har til formål at forbedre trafikafviklingen eller transporten på den ene eller den anden måde. Investeringsønskerne overstiger langt det mulige finansieringsniveau, da der også skal tages hensyn til andre samfundssektors behov.

En prioritering ikke alene inden for de enkelte trafiksektorer, men også på tværs, vil derfor være nødvendig fremover.



Transport er en væsentlig del af vores dagligdag.

Mod en bæredygtig transport

Det er *regeringens* holdning, at der på transportområdet skal skabes en ny balance mellem udvikling og miljø, baseret på princippet om bæredygtig vækst.

Opgaven bliver at udvikle og omlægge transportsystemet således, at der opnås den nødvendige mobilitet inden for de grænser, der sættes af hensynet til ressourceforbruget og miljøbelastningen, herunder energi, klima, luftforurening, færdselsulykker og støjbelastning.

Vokser person- og godstransportarbejdet, som forudsat i beregningerne, kan man risikere alvorlige kapacitetsproblemer i transportsystemet med negative følger både for erhvervslivet og for miljøet og færdselssikkerheden. Efter *regeringens* opfattelse er det derfor nødvendigt at overveje foranstaltninger med henblik på bedre at påvirke udviklingen i transportefterspørgslen. På kort sigt bør indsatsen rettes mod

omlægning af transport til mere miljøvenlige transportformer og mod effektiviseringstiltag. På længere sigt må der arbejdes mod at mindske det generelle behov for transport. Både på kort og på langt sigt bør økonomiske styringsmidler spille en fremtrædende rolle.

Det er *regeringens* opfattelse, at der skal ske en styrkelse og effektivisering af det kollektive trafiktilbud. Den kollektive trafiks fordele skal udnyttes bedre, specielt i de større byområder, hvor kundegrundlaget er størst, og hvor kapacitets- og miljøproblemerne er mest alvorlige. Den kollektive trafik må udvikles til i større udstrækning at være et realistisk alternativ.

Regeringen er indstillet på at føre en målrettet politik med henblik på at påvirke folks transportadfærd. Transportbrugerne skal fortsat frit kunne vælge transportform, men prisen på transportydelse skal i højere grad afspejle de samfundsmæssige omkostninger forbundet med transporten. Gennem bl.a. en målrettet afgifts- og subsidiepolitik skal vores transportadfærd søges påvirket i en retning, der understøtter trafikpolitikens overordnede mål.

Skal vi skabe en bæredygtig trafikpolitik og et bæredygtigt transportsystem, må vi tydeliggøre de konflikter, der er mellem de trafikvalg, vi foretager, og de omkostninger valgene har for den enkelte og samfundet generelt. Der må derfor ske en nyorientering af trafikpolitikken.

Denne trafikplan indeholder en investeringsoversigt frem til 2005. Investeringsoversigten bygger på de rammeaftaler, der allerede er indgået, og på de beslutninger, der allerede er truffet, og som rækker frem til 2000.

Regeringen har med sin beskæftigelsespakke kanaliseret væsentlige midler ind i fornyelsen og forbedringen af trafikinfrastrukturen. De samlede investeringer på trafikområdet vil således samlet set få en væsentlig positiv effekt på beskæftigelsen.

Investeringsoversigten er det første - men ikke sidste - bud på investeringsbehovet frem til 2005. Oversigten skal derfor løbende revideres og justeres, så den hele tiden er tilpasset trafikudviklingen og den politik, der formuleres for at styre udviklingen i den ønskede retning.

Bæredygtig udvikling er en udvikling, der tilfredsstiller dagens behov uden at ødelægge fremtidige generationers muligheder for at tilfredsstille deres behov.



Trafikplanen indeholder samtidig en status for opfølgningen af Transporthandlingsplanen fra 1990. I planen formuleres en strategi for, hvordan energi- og miljømålene fra Transporthandlingsplanen kan opfyldes.

Trafikpolitik er også erhvervs politik. Det gælder både for de direkte involverede erhverv - transport- erhvervene - som for det øvrige erhvervsliv, hvor transport indgår som en betydningsfuld faktor. Det er derfor *regeringens* holdning, at nyorienteringen af trafikpolitikken må være særligt opmærksom på de afledte effekter for erhvervslivet.

En veludbygget infrastruktur er en grundlæggende betingelse for produktionsvirksomhedernes muligheder for at udvikle sig og være konkurrencedygtige på både det danske og udenlandske marked. Betydningen af infrastrukturen øges i takt med virksomhedernes internationalisering og virkeliggørelsen af EF's indre marked, fordi konkurrencen skærpes.

Erhvervslivet må på den ene side betale sin del af prisen for at få energiforbruget begrænset, miljøet forbedret og færdselssikkerheden øget. Men trafikpolitikken

må samtidig udformes under fuld hensyntagen til konkurrenceevnen og beskæftigelsen. Det er derfor *regeringens* opfattelse, at evt. afgiftsstigninger ikke bør forringe konkurrenceevnen.

Vilkårene for transporterhvervet er igennem en periode blevet moderniseret og tilpasset EF-lovgivningen bl.a. ved en øget liberalisering og harmonisering af trafiksektoren. De forskellige landes transportpolitik i EF knyttes derfor tættere og tættere sammen. *Regeringen* ser i denne sammenhæng positivt på EF's Hvidbog om bæredygtig transport og vil i EF arbejde for, at EF's transportpolitik udvikles ud fra princippet om "bæredygtig mobilitet".

Regeringen ønsker at sikre mulighederne for at gennemføre en konsekvent nyorientering af trafikpolitikken også set i relation til udviklingen af EF's transportpolitik.

Regeringen vil i sin politik lægge øget vægt på afgifter som et styringsinstrument, der er velegnet til at regulere transportmarkedets udvikling, bl.a. ved at arbejde for et højt fælles afgiftsniveau i EF.

Trafikpolitikken har også en social og velfærdsmæssig side. Store dele af befolkningen har ikke i det daglige adgang til bil og er afhængige af et kollektivt transporttilbud. Derfor skal der stilles et moderne og velfungerende kollektivt trafiksystem til rådighed for befolkningen.

Det er *regeringens* opfattelse, at den kollektive trafiks stadig forværrede konkurrencesituation må vendes. Den kollektive trafik bør af flere gode grunde have væsentligt større passagermængder, end tilfældet er i dag.

Regeringen finder det væsentligt, at trafiksektoren på både anlægs- og driftssiden arbejder ud fra åbne og gennemsigtige driftsøkonomiske og samfundsøkonomiske principper. Dette gælder uanset om den pågældende virksomhed giver underskud eller overskud. Det må således anses for positivt, at trafiksektoren i større og større omfang anvender kontraktstyring og udlicitering i sammenhæng med en systematisk kvalitetsstyring som moderne styringsredskaber for at sikre de bedst mulige ydelser til lavest mulig pris. Det er *regeringens* opfattelse, at mulighederne for at byde i forbindelse



Samspil mellem transportmidlerne er vigtigt.

med de offentlige udbud bør være lige for såvel private som offentligt ejede selskaber.

Hvilke skridt skal vi tage?

En ændring af trafiksystemet og trafikanternes brug af selvsamme system er ikke noget, der kan gennemføres fra den ene dag til den anden. Opgaven er ikke let, og tingene tager tid. Men det gør det omvendt endnu mere påkrævet at komme igang.

I diskussionen af, hvordan vi trafikal indretter os i fremtiden, er der følgende problemstillinger, man bør holde sig for øje.

1. Hvor meget mobilitet?

Hvor stort er vores behov for øget mobilitet? Kan vi indrette os og ændre adfærd, så trafikken ikke stiger så markant?

2. Hvordan løses transportopgaven?

Tilbyder vi effektive transportløsninger? Hvor veludbygget skal vejnettet og banenettet være? Er der kapacitetsproblemer, flaskehalse og et utilfredsstillende serviceniveau eller i det hele taget en manglende sammenhæng i nettet eller mellem transportformerne?

Der er aktuelt en del veje under anlæg - og der er projekter for endnu flere. Hvor mange nye veje skal vi bygge, og hvor mange penge vil vi bruge på formålet?

Den kollektive trafik skal kunne klare sig i konkurrencen med den private. Hvilke virkemidler skal vi benytte for at opnå dette. Hvor meget skal vi f.eks. udbygge banenettet, og hvor meget nyt materiel bør der anskaffes? Hvor mange penge vil vi bruge, og hvad får vi for dem?

3. Hvordan opfylder transportsektoren miljømålsætningerne?

Der er næppe tvivl om, at man kan nå langt ad teknologisk vej i løsningen af trafikens miljøproblemer. Luftforureningen fra trafikken kan begrænses væsentligt. Det er imidlertid mere vanskeligt at løse problemerne med CO₂, energiforbrug og støj.

Beregninger foretaget i forbindelse med denne trafikplan viser, hvilke initiativer der skal til. Initiativerne kan selvfølgelig kombineres på forskellig måde, men for at illustrere problemstillingen er der lavet en "pakke" af initia-

tiver, som vil kunne opfylde de nuværende miljømålsætninger. Pakken har følgende indhold:

- yderligere skærpelse af trafiksektorens emissionsnormer
- sikring af, at katalysatorerne fungerer i hele bilens levetid
- overflytning af korte bilture til cykel eller gang
- øgning af det gennemsnitlige antal personer i bilerne
- forøgelse af bussers og togs transportarbejde
- forhøjelse af brændstofafgifterne
- ændring af afgifterne på personbiler, så miljøvenlige biler bliver billigere end andre biler.

Er det de initiativer, vi skal tage, eller er det andre?

4. Hvordan opfylder transportsektoren sikkerhedsmålsætningerne?

Hvordan sikrer vi fortsat fremdrift i færdselssikkerhedsarbejdet? De billige foranstaltninger er gennemført, og de dyre står for tur. Hvor mange penge vil vi bruge?



En fornuftig fordeling af transportarbejdet mellem transportformerne er vigtig for at sikre en bæredygtig udvikling.

5. Sker der en samfundsøkonomisk effektiv udnyttelse af ressourcerne i transportsektoren?

Dækker transportformerne deres samfundsmæssige omkostninger? Er der en fornuftig fordeling af transportarbejdet mellem transportformerne? Hvordan sikrer vi os, at pengene bliver brugt de rette steder, og at de bruges effektivt?

Strategier

Regeringen vil forfølge fem overordnede strategier for at nå sine mål:

1. Påvirkning af trafik- og transportarbejdets omfang og fordeling på transportmidler.
2. Forbedring af alternativerne til biltransport.
3. Begrænsning af forureningsproblemerne.
4. Nyorientering af trafikinvesteringerne.
5. Styrkelse af planlægning og forskning på trafikområdet.

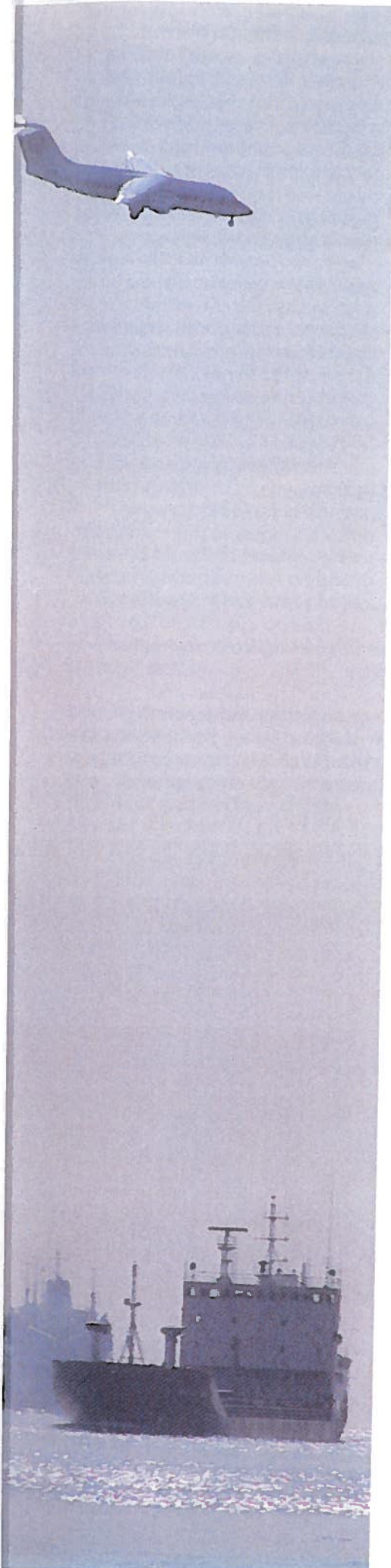
Strategierne har følgende indhold:

1. Påvirkning af trafik- og transportarbejdets omfang og fordeling på transportmidler

- Den forventede stigning i det samlede trafik- og transportarbejde bør begrænses bl.a. ved brug af afgiftsinstrumentet.
- Kollektiv transport og cykler bør overtage en større del af persontransportarbejdet.
- Transportmidlerne bør udnyttes mere effektivt.
- Bane- og søtransport bør overtage en større del af godstransportarbejdet.
- Informationsteknologien og kommunikationssystemerne bør løbende forbedres, så antallet af rejser reduceres.
- Brug af bilen i de centrale byområder bør begrænses.
- Via en bevidst og langsigtet lokaliseringspolitik bør den kollektive trafiks kundeunderlag styrkes.
- Der bør sikres en effektiv fysisk og funktionel sammenhæng mellem de enkelte trafiksystemer i knudepunkter.

5 overordnede strategier, der skal benyttes for at nå målene:

1. Påvirkning af trafik- og transportarbejdets omfang og fordeling på transportmidler.
2. Forbedring af alternativerne til biltransport.
3. Begrænsning af forureningsproblemerne.
4. Nyorientering af trafikinvesteringerne.
5. Styrkelse af planlægning og forskning på trafikområdet.



2. Forbedring af alternativerne til biltransport

- Rejsetiderne og afgangshyppigheden for den kollektive trafik skal forbedres.
- Der skal tages initiativer til at øge den andel af bolig-arbejdsstedsrejsende, der anvender kollektiv transport og cykler.
- Der skal ske en bedre koordinering og etableres et bedre samarbejde mellem de forskellige sektorer i det kollektive trafiksystem.
- Særlige transportløsninger skal tilbydes i de områder, hvor transportefterspørgslen er lav.
- Godstrafik på vej skal aflastes over de lange afstande.

3. Begrænsning af forureningsproblemerne

- Brugen af mere energieffektive og miljøvenlige transportmidler bør fremmes.
- Emissionskravene til transportmidlerne skal skærpes løbende, i takt med udviklingen af teknologien.

- Muligheden for brug af alternative drivmidler bør undersøges.

- Initiativer til fremme af energirigtig kørsel bør iværksættes.

4. Nyorientering af trafikinvesteringerne

- Investeringerne bør generelt målrettes til at understøtte nyorienteringen i trafikpolitikken.
- Investeringerne i vejnettet bør i højere grad rettes imod at forøge kvaliteten af det eksisterende net, så fremkommelighed, sikkerhed og miljøet på det eksisterende net forbedres.
- Investeringerne i banenetet bør udover at fastholde et højt og sikkert serviceniveau sigte på at udvikle jernbanens stærke sider.
- Der bør skabes forøget grundlag for medfinansiering mellem staten, amterne og kommunerne af trafikprojekter.

5. Styrkelse af planlægning og forskning på trafikområdet

- Arbejdet med at tilvejebringe en overordnet, fælles planlægning for transportsektoren til erstatning for den tidligere sektoropdelte planlægning skal intensiveres gennem opbygningen af en rullende, tværgående planlægningsproces.
- I det videre arbejde skal der opstilles kvantitative målsætninger for mobilitet, transportkvalitet og miljø/sikkerhed.
- Den videre planlægningsproces forventes at kunne få værdifuldt input fra Transportrådet, der som en hovedopgave har at skabe en strategisk og tværgående viden på transportområdet, ligesom der med etablering af dette råd er skabt grundlag for en øget og bedre koordineret forskningsindsats.

Amternes og kommunernes rolle

Regeringen er opmærksom på, at en række af strategierne skal gennemføres af de amtskommunale og kommunale myndigheder.

Alle må arbejde sammen

Aktørerne i udvikling af et bæredygtigt transportsystem er både:

Internationale organer, staten, amterne, kommunerne og borgerne, såvel som erhvervslivet, arbejdsgivere og arbejdstagere.



Regeringen finder imidlertid, at det som led i nyorienteringen af trafikpolitikken er vigtigt og nødvendigt at formulere et samlet sæt af målsætninger og strategier, uanset hvilken myndighed der har ansvaret og kompetencen på området.

Regeringen vil derfor også følge udviklingen på de områder, som ikke er direkte statsligt styrede, for at vurdere, om den bæredygtige trafikpolitik slår igennem på amtskommunalt og kommunalt niveau. De amtskommunale og kommunale vejinvesteringer må således, på samme måde som de statslige investeringer, anvendes til at understøtte udviklingen af et bæredygtigt trafiksystem.

Borgernes rolle

Erkendelsen af, at trafikken ikke kun har gode sider, men også dårlige i form af et stort energiforbrug, forurening, ulykker mv. er efterhånden ganske udbredt i samfundet.

Men denne øgede bevidsthed rækker ikke altid langt nok, når vi står i en forbrugssituation. Trafik er også forbrug. Hver eneste dag foretager næsten hver eneste dansker ikke kun ét, men ofte flere

trafikvalg. Det er disse valg, der i sidste ende skaber trafikken samfundsmæssige problemer.

Trafikpolitik er derfor ikke kun et anliggende for politikere. Regeringen inviterer derfor til en åben og bred samfundsdebat om, hvordan vi alle kan medvirke til indretningen af et fremtidigt bæredygtigt trafiksystem og udviklingen af en bæredygtig trafikadfærd.

En vision

Regeringen har i denne plan fremlagt en vision om fremtidens trafiksystem. Visionen er et af mange mulige fremtidsbilleder, der vil kunne anvendes som inspirationsgrundlag i en debat om fremtidens bæredygtige trafiksystem.

De første skridt

I denne trafikplan fremlægger regeringen sit syn på, hvilke målsætninger og strategier man bør forfølge. Der redegøres for den aktuelle situation inden for de forskellige sektorer og forventningerne til den fremtidige udvikling. Der peges på, hvilke virkemidler der bør tages i brug, og hvilken indsats som bør gennemføres.

De første skridt tages således med denne trafikplan. Planen vil blive fulgt op af en øget tværgående planlægnings- og forskningsindsats på trafikområdet. Planen er således ikke slutstenen på en proces, men starten på en ny, samlet overordnet trafikplanlægning.

De eksisterende metoder til prioritering af trafikprojekter ud fra samfundsøkonomiske og miljø- samt sikkerhedsmæssige effektivitetskriterier bør videreudvikles og formidles, således at der opnås en generel accept af metodernes anvendelighed i den trafikpolitiske diskussion.

Hensigten er, at analyserne på sigt ikke kun skal kunne bruges til at prioritere mellem projekter i én sektor, men også skal danne basis for vurderinger på tværs af transportsektoren.



Cyklen har fundet vej ind i S-toget.

Den europæiske dimension

I slutningen af 1992 udsendte EF-Kommissionen en hvidbog om etablering af en fælles transportpolitik i EF. Den centrale konklusion i hvidbogen er, at EF's transportpolitik skal integrere de miljømæssige hensyn direkte. Samtidig skal transportpolitikken lægges til rette på en sådan måde, at den frie konkurrence styrkes.

Hvidbogen er efterfølgende blevet drøftet af EF's transportministre, der på et møde i juni 1993 vedtog et sæt rådskonklusioner på baggrund af hvidbogen. En central konklusion er tilslutning til de principper, der ligger til grund for hvidbogen. Rådskonklusionerne omfatter blandt andet også tilslutning til om nødvendigt at udbygge den fælles transportpolitik, især med hensyn til fiskal, teknisk og social harmonisering. Betydningen af at fremme miljøvenlig, omkostningseffektiv, effektiv og sikker transport understreges i konklusionerne.

Konklusionerne understreger ligeledes betydningen af, at der er sammenhæng mellem de af medlemsstaternes infrastrukturinvesteringsplaner, der har betydning på EF-plan. Ministerrådet erkender, at efterspørgslen efter forskellige transportformer ikke må påvirkes af konkurrenceforvridning. Der skal derfor arbejdes hen mod:

- at etablere et retfærdigt grundlag for opkrævning af afgifter til dækning af infrastrukturomkostninger,
- at sikre strengere håndhævelse af gældende regler, navnlig for køretider,
- at sikre sammenhæng mellem de systemer, der anvendes inden for og mellem forskellige transportformer,
- at udarbejde strenge sikkerhedsmæssige og miljøvenlige standarder for køretøjer,
- at inddrage på passende måde internalisering af eksterne omkostninger i forbindelse med bl.a. miljø og sikkerhed.

Samtidig lægger Ministerrådet vægt på at fremme de såkaldte transeuropæiske net for at sikre, at den internationale trafik vil kunne afvikles uden kapacitetsbegrænsende trængsel. Disse net er med til at sikre sammenhæng mellem de ydre og de centrale områder af EF, og er således af stor betydning for Danmarks fremtidige trafikale sammenhæng med og tilgængelighed til resten af Europa.

Som nævnt ligger en harmonisering af konkurrencebetingelserne Ministerrådet stærkt på sinde. Konkurrencebetingelserne omfatter dels adgang til at udøve erhverv, dels markedsadgang og dels betingelserne for erhvervsudøvelse, herunder køre/hviletid og køretøjernes vægt og dimensioner.

Adgangen til at udøve erhverv er blevet betydeligt liberaliseret. Generelt skal de virksomheder, der ønsker at etablere sig inden for vejtransport og flytransport, kunne dokumentere solvens og kendskab til transporterhvervet. Den helt frie adgang til at udøve transport på baner er for øjeblikket

Afgiftssatser for motorbrændstof

	Afgift pr. 1 liter brændstof	
	Minimumsafgift indenfor EF	Afgift i Danmark
Blyholdig benzin	2,58 kr.	2,90 kr.
Blyfri benzin	2,20 kr.	2,25 kr.
Diesel	1,87 kr.	2,04 kr.

Eksempler på EF-mindstesats for årlig vægtafgift pr. 1. januar 1995.

Lastbil 3-akslet, 24 tons totalvægt	1.698 kr.
Lastbil 4-akslet, 30 tons totalvægt	2.769 kr.
Vogntog 3 + 2 aksler, 40 tons totalvægt	4.804 kr.

Årlig regional vejbenyttelsesafgift pr. 1. januar 1995 for lastbiler over 12 tons totalvægt.

Med 3 aksler eller mindre	5.738 kr.
Mere end 3 aksler	9.563 kr.



begrænset til jernbaneselskaber, der driver international kombineret transport.

Danmark spiller en konstruktiv og aktiv rolle i bestræbelserne på at fastlægge den fremtidige bæredygtige europæiske trafikpolitik, hvor man inden for rammerne af Folketingets dagsorden af 5. november 1992 søger at fremme bane- og søtransportens konkurrenceevne.

Regeringen vil fortsat arbejde for en skærpelse af og gennemførelse af konkrete miljømål for transportsektoren i EF for herigennem at medvirke til en bæredygtig transportudvikling på europæisk plan.

Vejtransport

Inden for EF søges gennemført en afgiftsstruktur for tunge lastbiler (over 12 tons), hvor den samlede betaling af brændstofafgifter, køretøjsafgifter og vejbenyttelsesafgifter dækker de tunge lastbilers andel af infrastruktur-omkostningerne. Der arbejdes endvidere på, at omkostningerne på sigt skal modsvare også de

eksterne omkostninger, specielt miljø- og sikkerhedsmkostningerne.

Der er opnået enighed om en harmonisering af brændstofafgifterne. Der er indført minimumssatser for motorbrændstof.

I juni 1993 blev der også opnået enighed om køretøjsafgifter og vejbenyttelsesafgifter for tunge køretøjer. 5 nordeuropæiske lande, heriblandt Danmark, agter at indgå en aftale om mulighed for indførelse af en regional vejbenyttelsesafgift pr. 1. januar 1995.

På samme tidspunkt skal der i medlemslandene være gennemført en harmonisering af køretøjsafgifterne, således at disse mindst svarer til fastsatte minimumsafgifter. Disse mindstesatser er afhængige af køretøjets totalvægt, antallet af aksler samt affjedring af drivakslen. De danske afgifter ligger over de fastsatte minimumsværdier.

Med henblik på harmonisering af konkurrencebetingelserne på vejtransportområdet overvejes det at foreslå at udstrække den gæl-

dende totalvægtgrænse for international trafik til også at omfatte den nationale vejtransport.

EF's forordninger åbner mulighed for udførelse af cabotage, d.v.s. udenlandske lastbilers adgang til at påtage sig nationale transportopgaver i de andre lande. Markedsadgangen er endnu ikke fuldstændig liberaliseret, men dette vil ske gradvist frem til 1998, hvorefter området vil være fuldt liberaliseret.

Der er sket en liberalisering vedrørende adgang til markedet for turistikørsel. For kollektiv busstrafik er den væsentligste ændring, at kontrakter vedrørende kørsel skal i fri licitation i EF fra 1. juli 1994.

Ved EF-direktiv er der indført normer for den maksimale udledning af forurenende stoffer fra personbiler, varebiler, lastbiler og busser. Generelt kan det konstateres, at grænseværdierne for udslip er blevet og fortsat vil blive skærpet. For eksempel vil de pr. september 1993 gældende grænseværdier for udslip fra lastbiler blive mere end halveret frem til oktober 1996.



Kapacitetsproblemer skal løses og flaskehalse fjernes på det europæiske vejnet.

Banetransporten

I 1991 vedtog EF's ministerråd et direktiv vedrørende banevirksomhed. Der er 3 hovedelementer i direktivet.

1. En regnskabsmæssig adskillelse af infrastrukturdelen og operatørdelen i de nationale baneselskaber.
2. Adgang til baneinfrastrukturen i EF for internationale sammen slutninger af baneselskaber, der udfører transittransporter.
3. Adgang til baneinfrastrukturen i EF for jernbaneselskaber, der udfører international kombineret transport.

Direktivet er blevet gennemført i Danmark. DSB's organisation er blevet ændret, således at infrastrukturen er blevet placeret i en selvstændig del af organisationen, og banedriften i en anden del. Infrastrukturselskabets ansvar er at udbygge og vedligeholde infrastrukturen.

Regeringen vil arbejde aktivt for harmonisering imellem de europæiske jernbaneselskaber af standarderne vedr. teknik, togfremføring, sikkerhed og signalsystemer, for derved at fremme den nødvendige integration på internationalt niveau, der er en forudsætning for, at banerne kan udgøre et troværdigt alternativ til biltransport.

For togenes anvendelse af banenettet skal der opkræves en afgift. Afgiften kan være forskellig mellem de enkelte togtyper og strækninger. Den skal dog være ens for alle operatører af samme togtyper.

Afgiften fastsættes politisk med udgangspunkt i nærmere overvejelser om de trafikale mål, økonomiske krav eller de enkelte togtypers fysiske og kapacitetsmæssige belastninger af banenettet. *Regeringen vil iværksætte nærmere undersøgelser af den fremtidige baneafgift. Indtil videre er afgiften for alle tog sat til nul kr.*

Adgang til banenettet for nye operatører skal ske på objektive og ensartede vilkår, der ligeledes skal fastlægges nærmere.

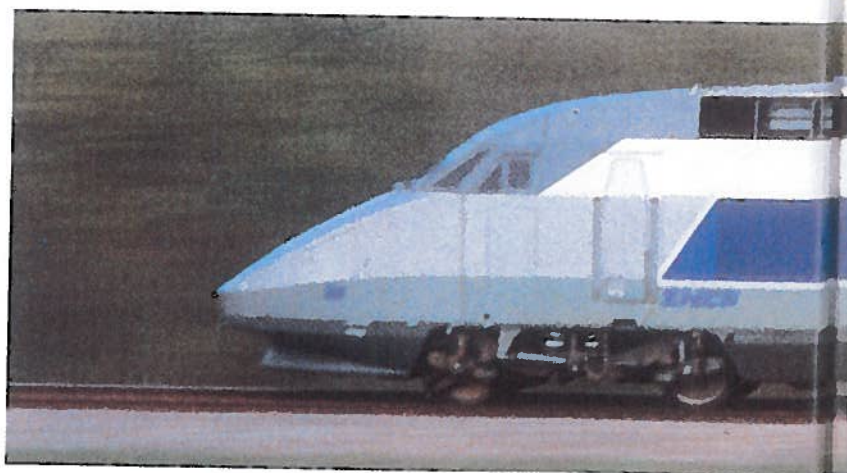
Lufttransporten

1. januar 1993 trådte EF's tredje luftfartspakke i kraft. Dermed er der i princippet frie priser og fri markedsadgang på ruter internt i EF (og Sverige og Norge) samt harmoniserede krav til luftfartselskaberne, der er registreret i EF. Efter en række overgangsordninger vil liberaliseringen senest 1. april 1997 være fuldt gældende også for de danske indenrigsruter.

Med igangsættelsen af den tredje luftfartspakke forventer luftfartselskaberne, at markedet for luftfart i Europa vil vokse med 5-6 pct. pr. år i de kommende år. Den beskudne økonomiske vækst i Europa samt øget konkurrence fra andre transportmidler vil dog kunne begrænse denne forventning. Der regnes dog fortsat med en stigning i antallet af passagerer frem til 2005.

I perioden frem til 2005 vil forhold vedrørende luftrummet og miljøet også spille en rolle for luftfartens udvikling.

Højhastighedstog kan være med til at fremme overflytning af personrejser til banenettet.



Såfremt den forventede stigning i den europæiske og interkontinentale flytrafik skal kunne realiseres, kræver det dels, at lufthavnens kapacitet udvides, dels at kapacitetsproblemerne i luftrummet over Europa løses. Der er tilstrækkelig kapacitet i luftrummet over Danmark, men lufttrafikens regularitet til og gennem vore naboerområder er stærkt påvirket af en udbygning af luftrumets kapacitet over Tyskland, Holland og Storbritannien.

I 1990 vedtog Ministerrådet en strategi, der fastlægger, hvordan man i årene frem til årtusindskiftet sikrer udbygning af luftrumets kapacitet. Midlerne hertil er blandt andet en harmonisering og senere integration af de europæiske lufttrafikkontrolsystemer.



Desuden skal der sikres optimal udnyttelse af de eksisterende lufthavne.

Regeringen støtter bestræbelserne på at integrere kontrolsystemerne for derved at sikre tilstrækkelig kapacitet i luftrummet over Europa til gennemførelse af internationale fly til og fra Danmark.

Flytrafikken vil blive påvirket af skærpede miljøkrav. I perioden frem til 2002 vil der ske en udfasning af ældre, såkaldte kapitel 2 fly, således at den samlede støjemission nedsættes. Samtidig fortsætter arbejdet med at nedbringe flyenes støj- og luftforurening. Denne udvikling vil blandt andet medføre, at lufthavnene vil kunne blive udnyttet mere, uden at den miljømæssige forbedring for de nærliggende områder, som udviklingen har medført, sættes over styr.

Luftfarten afholder sine infrastrukturomkostninger gennem benyttelsesafgifter (overflyvnings-, start- og passagerafgifter).

Søfarten

I 1986 blev EF's søfartspakke vedtaget. Søfartspakkens forordninger omfatter initiativer, der tager sigte på at liberalisere konkurrenceforholdene inden for søtransport. Forordningerne er endnu ikke fuldt ud implementeret i EF-regi. I 1992 vedtog man yderligere en forordning, der åbner mulighed for udførelse af cabotage inden for EF-medlemslandene. Markedsadgangen er dog begrænset af en række undtagelser.

Regeringen vil fortsat arbejde for fuld implementering af de liberale forordninger i søfartspakken, og for at markedsadgangen gøres helt fri.

Kommissionen arbejder for tiden på integrering af havne og søfart i de transeuropæiske netværk.

Regeringen støtter dette arbejde, der blandt andet sigter på at komme med forslag til, hvorledes søfart kan fremmes i forbindelse med kombineret transport.



Persontransport

Siden 1970 er danskernes samlede årlige tilbagelagte rejselængde inden for Danmarks grænser, persontransportarbejdet, steget med omkring 75 pct. fra ca. 45 mia. km i 1970 til ca. 75 mia. km i starten af 90'erne. Inden for de næste godt 15 år regnes der med en yderligere stigning på små 35 pct. i forhold til dagens niveau, således at persontransportarbejdet - under forudsætning af, at der ikke gribes ind med henblik på at dæmpe væksten - når op på små 100 mia. km om året i 2010.

Målt pr. person svarer det til, at hver eneste dansker i dag tilbagelægger i gennemsnit omkring 15.000 km om året. I 2010 forventes den gennemsnitlige årlige rejselængde at være steget til omkring 20.000 km.

Fremskrivningen af persontransportarbejdet er baseret på den historisk konstaterede sammenhæng mellem økonomisk vækst og transportarbejde, og har som sin forudsætning, at det økonomiske vækstforløb i fremskrivningsperioden er ramt korrekt. Ændres den økonomiske vækst fra godt 2 pct. årligt, som forudsat ovenfor, til 1,5 pct. årligt bliver væksten i transportefterspørgslen kun godt 20 pct. i 2010.

Befolkningstallet antages at være stort set uændret, men forskydning i befolknings sammensætningen mod flere ældre, der har været vant til stor mobilitet, trækker i retning af stigende persontransportarbejde.

Endvidere er det forudsat, at der ikke sker dramatiske udefra kommende ændringer i energipriserne. Reale prisstigninger af samme størrelsesorden som i begyndelsen af 80'erne kan lede til direkte fald i transportefterspørgslen.

Dertil kommer, at der kan indtræffe 'mætningstendenser', som kan give sig udslag i, at en øget indkomst i fremtiden ikke i samme grad bliver omsat i en forøget transportefterspørgsel, som det har været tilfældet indtil nu.

Da der således er betydelig usikkerhed omkring fremskrivningen, er det *regeringens* opfattelse, at indsatsen for at virkeliggøre en bæredygtig transportpolitik løbende skal justeres i takt med den faktiske udvikling og de opstillede målsætninger.

Ud over den persontransport, der finder sted i Danmark, rejser vi også udenlands. Denne del af rejseaktiviteten er blevet øget ganske betragteligt i den sidste snes år. Også på dette område forventes en betydelig stigning i fremtiden.

National persontransport

Uanset hvordan man måler mobiliteten (antal ture, rejsetid eller rejselængde), er bilen i dag det dominerende transportmiddel. 71 pct. af persontransportarbejdet bliver udført med bil, 21 pct. med kollektive trafikmidler og de resterende 8 pct. er cykel- og gangtrafik.

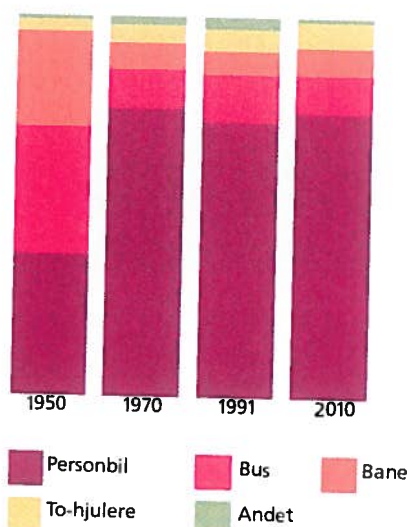
I 2010 forventes bilens andel, hvis der ikke foretages yderligere politiske indgreb, at være steget til 75 pct., medens den kollektive trafiks andel vil være faldet til 17 pct. Cykel- og gangtrafikken forventes at fastholde sin relative andel. Faldet i den kollektive trafiks andel dækker over et uændret niveau for busstrafik og en 25 pct. stigning i hhv. fly- og banetrafik, men stigningen er altså ikke stor nok til at fastholde den kollektive trafiks andel.

Bilens dominerende rolle i transportbilledet hænger først og fremmest sammen med de store kvaliteter i denne transportform i forhold til andre transportmidler.

Bilen er fleksibel, komfortabel og hurtig. Den åbner mulighed for dør til dør transport, og man bestemmer selv rute, rejsetidspunkt og rejseselskab.

Privatbilen er samtidig med til at sikre stor fleksibilitet på arbejdsmarkedet. Mange mennesker er afhængige af bil for at kunne udføre deres erhverv, og bilen er

Persontransportarbejdet fordelt på transportmidler 1950 - 2010



Transportarbejde og bilejerskab

Antal biler	Mænd km/dag	Kvinder km/dag	Gennemsnitligt km/dag
Ingen bil	23,94	19,67	21,53
1 bil	40,23	29,84	35,14
2 biler	50,67	43,87	47,59

ofte helt nødvendig for at kunne udføre aften- og natarbejde. I den nuværende situation kan det være nødvendigt at køre langt for at få arbejde, også fordi det kan være svært for begge voksne i en husstand at få arbejde i nærheden af hjemmet.

For børnefamilien er bilrådighed en stor fordel bl.a. i forbindelse med at hente og bringe børn, indkøb m.v. Børnefamiliens hverdag er presset, og sparet transporttid giver mere tid til familien.

Fritidstrafikken udgør en større og større andel af den samlede trafik, og som trafiksystemet er indrettet i dag, er bilen den mest optimale løsning på det varierede transportbehov, som en familie har i forbindelse med fritidsaktiviteter.

I landdistrikterne er bilen næsten uundværlig på grund af de lange afstande til arbejde, butikker venner, familie osv.

Alt i alt giver bilen mulighed for stor mobilitet og tidsbesparelser samt mulighed for at indrette sig efter ens egne behov. Ejerskab af bil kan derfor ofte være en nødvendig forudsætning for at få hverdagslivet til at hænge sammen.

Rådighed over bil sætter sig derfor også afgørende spor i befolkningens transportvaner.

For det første rejser danskere med bilrådighed i husstanden i gennemsnit betydeligt længere pr. dag end personer i husstande uden bilrådighed. I gennemsnit er tidsforbruget det samme i begge typer af husstande. Bilrådigheden bliver derfor brugt til at udvide den geografiske aktionsradius, frem for at nedsætte tidsforbruget.

For det andet er rejsemiddelvalget markant anderledes uanset tur-længde for husstande med bilrådighed. På de korte ture op til 5 km foregår 80 pct. af turene med de lette transportmidler (gang, cykel) i husstande uden bil. For bilhusstandene drejer det sig kun om 40 pct.

Forestiller man sig, at bilhusstandene begyndte at bruge de lette transportmidler på samme måde som husstande uden bil, ville det betyde et samlet fald i biltrafikarbejdet på 8 pct. Holder man sig til ture på op til 5 km vil overflytningspotentialt være på omkring 4 pct. Da de korte bilture typisk foregår i byområder, vil det betyde et fald i biltrafikarbejdet i byerne på 7 pct.

Bilhusstandenes brug af kollektiv trafik er også væsentlig anderledes. På landsplan foregår 25 pct. af de daglige ture med kollektiv trafik i husstande uden bil, medens der for bilhusstandene kun er tale om godt 5 pct.

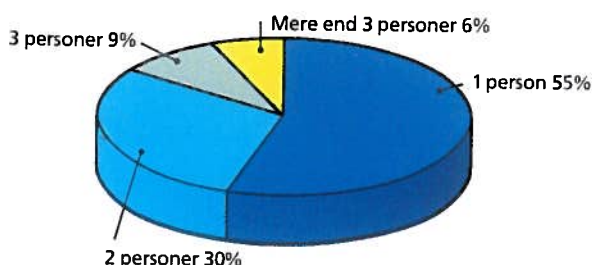
I hovedstadsområdet, hvor kvaliteten af den kollektive trafik er væsentlig bedre end andre steder i landet, er mønstret et andet. Forestiller man sig, den kollektive trafik blev anvendt i resten af landet som i hovedstadsområdet, ville det betyde et fald i biltrafikarbejdet med små 10 pct. Det svarer til en forøgelse på ca. 50 pct. af transportarbejdet med den kollektive trafik.

Bilernes transportkapacitet er generelt dårligt udnyttet. I gennemsnit sidder der 1,67 personer i hver bil. Det svarer til en gennemsnitlig kapacitetsudnyttelse på omkring 40 pct. Særligt i bolig-arbejdsstedstrafikken er der en lav udnyttelse. I 76 pct. af bilerne i morgenmyldretiden sidder der kun én person.

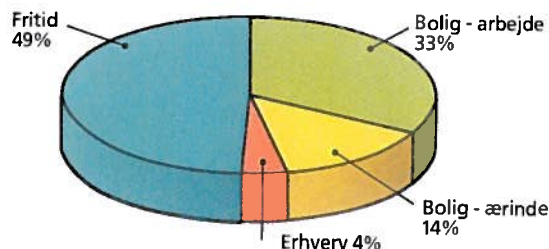
Hvis en væsentlig del af den forventede vækst i transportarbejdet kunne klares ved at øge kapacitetsudnyttelsen i den eksisterende bilpark, ville der være potentialer for store energibesparelser.

Ser man på transportarbejdets fordeling efter formål, er fritidstrafikken dominerende. Hele 49 pct. procent af transportarbejdet er forbundet med fritidsaktiviteter. I forhold til de øvrige rejser er fritidsrejserne karakteriseret ved at have en større spredning i rejsemålene, en større spredning over døgnet samt en koncentration i weekends. Endvidere foregår rejserne ofte sammen med andre, typisk familien.

Trafikarbejdet fordelt efter antal personer pr. bil 1993



Fordeling af persontransportarbejde efter formål



Bortset fra de lange rejser, hvor toget har en relativt stor markedsandel, er fritidsrejser et område, hvor den kollektive trafik traditionelt står svagt. Hvis den fremtidige vækst i transportefterspørgslen sker på dette marked, er det en afgørende udfordring for den kollektive trafik at tilpasse produktet til den ændrede efterspørgsel.

Fordelt på personer er der tale om en betydelig skævvdeling af det daglige transportarbejde. 90 pct. af befolkningen står for 50 pct. af det daglige transportarbejde mens de resterende 10 pct. står for den anden halvdel.

For at dæmpe væksten i transportefterspørgslen kunne det især være interessant at prøve at påvirke denne gruppe. Problemet er imidlertid dels, at det ikke er de samme personer, der hver dag rejser de mange kilometer (de mange tilbagelagte kilometer går på skift) og dels, at disse ture i et vist omfang er arbejdsgiverbetalte. Det gør det svært at målrette virkemidlerne.

Mål og strategier

Regeringens transportpolitik på persontrafikområdet bygger på den forudsætning, at hver enkelt dansker også i fremtiden skal have mulighed for selvstændigt at tilrettelægge et rejsemønster, som svarer til vedkommendes behov for deltagelse i samfundslivet. Det er af afgørende betydning for velfærden.

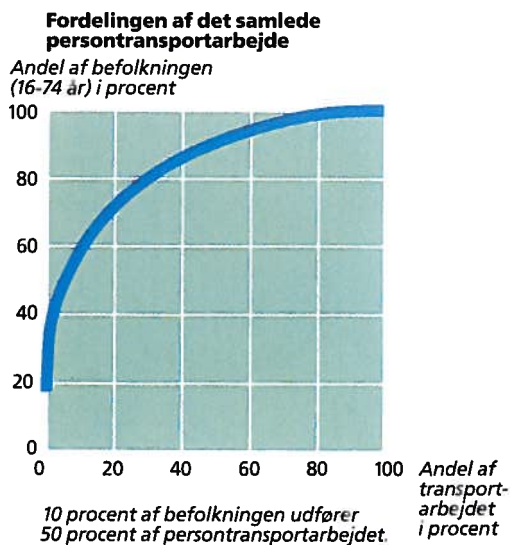
Det er samtidig regeringens opfattelse, at udviklingen i mobiliteten vil føre til, at transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning vil nå et uacceptabelt omfang, hvis ikke der tilrettelægges en målbevidst og langsigtet indsats for at nedbringe ressourceforbruget og miljøbelastningen.

Et bæredygtigt transportsystem skal bl.a. skabes ved at påvirke transportmiddelvalget gennem at forøge omkostningerne ved at vælge de mest miljøbelastende transportformer og en relativ formindskning af omkostningerne ved de mindre miljøbelastende transportformer.

De økonomiske omkostninger ved transport påvirkes gennem afgifts- og subsidiepolitikken. Regeringen har på dette område til hensigt at følge den kurs, der er lagt fast i skattereformen. Afgiftstrukturen på trafikområdet skal i fremtiden i højere grad være rettet mod at styre sektorens energiforbrug og miljøbelastning.

Da en stor del af biltrafikkens genervirkninger er forbundet med trafik i byområder, vil regeringen endvidere vurdere behovet for at supplere kommunernes nuværende adgang til at opkræve parkeringsafgifter med andre geografisk afgrænsede afgifter som f. eks. vejbenyttelsesafgifter.

Regeringen er desuden af den opfattelse, at det er muligt økonomisk og energimæssigt at effektivisere den kollektive persontrafik ved en forøget konkurrence gennem øget anvendelse af udlicitering og ved i højere grad at knytte tilskuddene til det udførte transportarbejde fremfor til det udbudte antal sædekilometre.



De økonomiske omkostninger er imidlertid ikke eneafgørende for folks valg af transportmiddel i den konkrete rejsesituation. Tidsforbrug, sikkerhed, komfort og gennemskuelighed spiller en mindst lige så stor rolle for folks valg.

Gennem investeringspolitikken vil *regeringen* arbejde for at forbedre alternativerne til privatbilen, hvor det ud fra en økonomisk og miljømæssig synsvinkel skønnes hensigtsmæssigt.

For togtrafikken drejer det sig først og fremmest om en styrkelse af S-togstjenesten i hovedstadsområdet og om en styrkelse af fjerntrafikken. For den lokale og regionale togtrafik skal det nærmere vurderes, hvorvidt en udbygning skal ske ved en forøget investering i jernbanen eller ved en højklasset busbetjening.

Derudover vil det i samarbejde med de regionale trafikelskaber og lokale myndigheder blive vurderet, hvordan samspillet mellem bus- og togtrafikken kan forbedres.

For bytrafikken drejer det sig især om forbedring af forholdene for cyklisterne bl.a. gennem etablering af større og sammenhængende cykelstinet og cykelruter og en forbedring af kombinationsmulighederne mellem cykel og kollektiv trafik. Endvidere bør den kollektive trafiks fremkommelighed prioriteres ved hjælp af signalprioriteringssystemer, anlæg af særlige busbaner m.m.

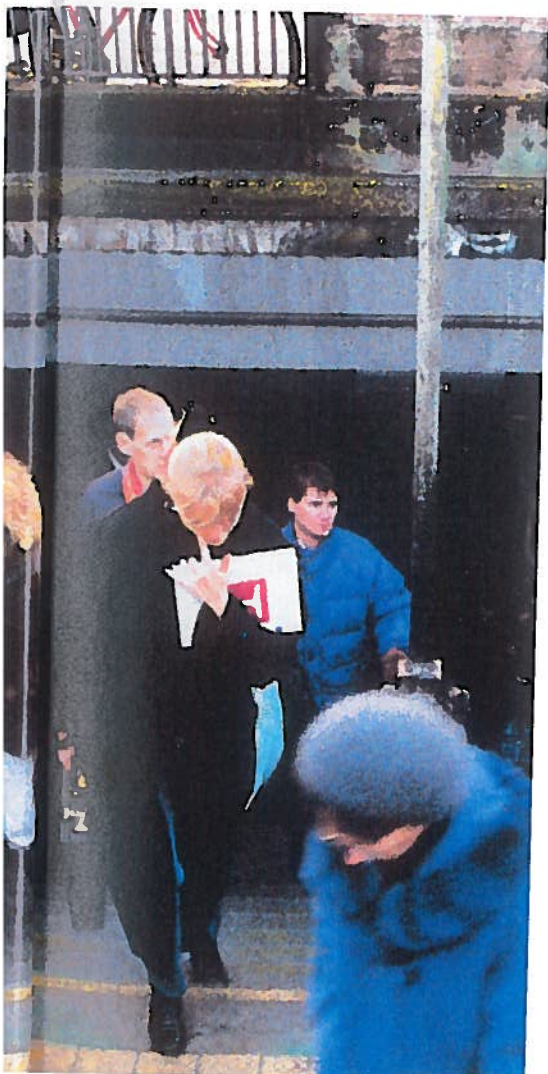
Det er endvidere *regeringens* opfattelse, at informationsindsatsen overfor befolkningen om mulighederne i det kollektive trafiksystem er for ringe. Billet- og takstsystem, køreplansinformation, oplysninger om terminalfaciliteter m.m. varierer fra amt til amt - endog fra kommune til kommune - og er meget sjældent i harmoni med DSB's.

Regeringen vil tage initiativ til, at gennemskueligheden i det kollektive trafiktilbud forøges dels ved at understøtte udviklingen af et fælles informationssystem dels ved at få etableret et landsdækkende billetssamarbejde.

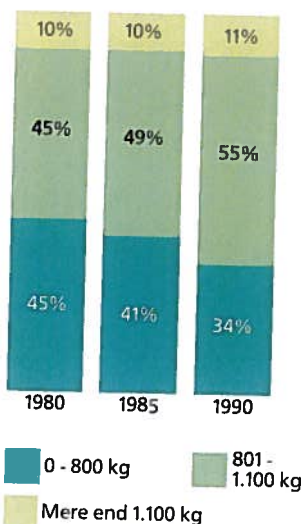
På vejområdet vil *regeringen*, ud over færdiggørelsen af det nationale motorvejsnet, prioritere investeringer, der afhjælper miljø-, sikkerheds- og flaskehalsproblemer på det eksisterende hovedlandevejsnet. Endvidere er det nødvendigt, at der afsættes midler til at vedligeholde vejnettet.

Regeringen vil derudover i international sammenhæng fortsætte arbejdet for at gøre personbiler, busser og tog mere energi- og miljøvenlige dels ved at skærpe normerne på dette område, dels ved at forstærke EF's forskningsindsats inden for dette område.

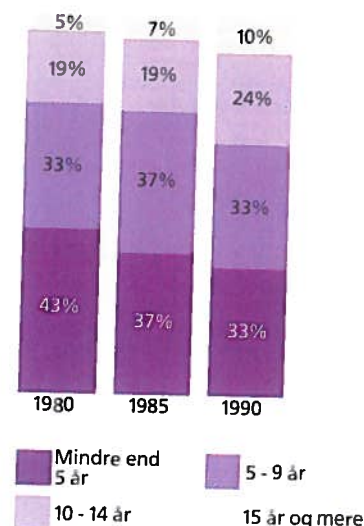
Det er *regeringens* forventning, at man gennem de anførte initiativer vil sikre et effektivt og fleksibelt persontransportsystem, som samtidigt vil indebære en betydelig reduktion i transportsektorens miljøbelastninger.



Bestanden af personbiler fordelt efter vægt



Bestanden af personbiler fordelt efter alder



Gods-transport

Den samlede godstransport i Danmark vurderes at være steget med ca. 50 pct. siden 1970. Der er imidlertid store forskelle i gods-transportarbejdets omfang og udvikling afhængig af transportformen og af, om man betragter den indenlandske eller den internationale trafik.

Mange forhold spiller ind ved virksomhedernes valg af transportform. Hvilke elementer, der vejer tungest, afhænger af, hvilke varer der skal transporteres, og hvor langt de skal transporteres. Blandt de elementer, der indgår i denne vurdering, er pris, tid, præcision og fleksibilitet.

Prisen er naturligvis en afgørende faktor, men gennem de senere år har en række af de øvrige kvantitative og kvalitative krav fået stigende betydning. Øget fokus på logistik, herunder indførelse af

mere fleksible produktionssystemer, øger efterspørgslen efter hurtige og hyppige leverancer og mindre forsendelsesstørrelser samt præcision og pålidelighed i transportsystemet. Generelt stiger varernes forædlingsgrad, hvorved transportomkostningerne får relativt mindre betydning, mens transportens kvalitet får relativt større betydning, herunder ikke mindst produktionstab i forbindelse med forsinkede leverancer.

National godstransport

Transport af gods i Danmark udføres med last- og varebiler, tog, skib og som rørtransporter. Rørtransporterne har udviklet sig i løbet af firserne og omfattede i 1992 ca. 7 mio. tons olie fra Nordsøen til olie-terminalen i Fredericia. Rørtransporterne er i øvrigt ikke behandlet yderligere.

I den nationale transport er lastbilen det dominerende transportmiddel. Lastbiltransporter har gennem de seneste årtier stået for hovedparten af væksten i gods-transporten. Lastbilens andel af det nationale godstransport-

arbejde udgjorde i 1992 ca. 78 pct., mens ca. 14 pct. foregik med skib, ca. 6 pct. med bane og 2 pct. med færge. Lastbiler og varebiler transporterede i alt 94 pct. af de samlede nationale godsmængder på 236 mio. tons i 1992. Godstransporten på lastbil var 190 mio. tons i 1992 og 189 mio. tons i 1980. Den transporterede mængde gods på lastbil er altså ikke forøget i perioden 1980-1992. Til gengæld er transportarbejdet steget med 20 pct. Det skyldes dels, at de transporterede varer har ændret karakter med en større andel næringsmidler og bearbejdede varer, dels at transportafstanden er blevet længere.

Lastbilens dominans i det indenlandske transportbillede hænger blandt andet sammen med Danmarks geografi, der betyder, at lange godstransporter, hvor bane og søtransport er mest konkurrencedygtige, kun forekommer i begrænset omfang. Ca. 80 pct. af de transporterede godsmængder med lastbil transporteres internt i amter eller mellem nabo-amter.

Det nationale trafikarbejde med lastbil stiger, selvom den transporterede godsmængde har været uændret siden 1980. Men turene er blevet længere, og der er mindre gods på den enkelte lastbil i 1991 end i 1980.



Lastbilens dominans hænger også sammen med den danske erhvervsstruktur med mange forholdsvis små og spredte virksomheder.

Langt den største del af lastbilgodset, målt i mængder, transporteres af lastbiler over 6 tons. De mindre lastbiler og varebiler udfylder dog en vigtig rolle i forbindelse med servicevirksomhed og distributionskørsel.

Banetransporten spiller kun en beskedent rolle i den indenlandske transport, hvilket primært kan tilskrives de korte transportafstande i Danmark. Banetrafikken står for kun ca. 1 pct. af de samlede transporterede mængder, målt i tons, hvoraf en væsentlig del hidrører fra transporter mellem Øst- og Vestdanmark.

Søtransporten transporterer ca. 5 pct. af godsmængderne i den indenlandske transport. Godsmængderne transporteret nationalt med skib fraregnet transporter af olie og naturgas fra Nordøen, men incl. opfisket materiale, er steget med ca. 10 pct. siden 1980. En meget betydelig del af søtransporten er tankfart, kul-

transporter mellem centrallagre og kraftværkshavne og transporter af opfisket sten og sand.

International transport

I udenrigshandlen er det skibene, der dominerer transportbilledet, når det drejer sig om transporterede mængder. I 1992 blev der transporteret ca. 74 mio. tons gods til og fra Danmark. Skibene stod for 70 pct. af de transporterede godsmængder - heraf udgjorde fast og flydende brændsel knap 60 pct.

Ca. 24 pct. af mængderne blev transporteret med lastbil, mens banerne stod for ca. 4 pct. af mængderne. Billedet er noget anderledes, hvis udenrigshandelen opgøres i værdi - lastbilerne står da for ca. 70 pct. af den samlede handel, hvilket klart afspejler lastbilens betydning for transport af forarbejdede varer.

I 1992 blev der befordret ca. 75.000 tons gods med fly til, fra og internt i Danmark. Langt hovedparten var internationalt gods.

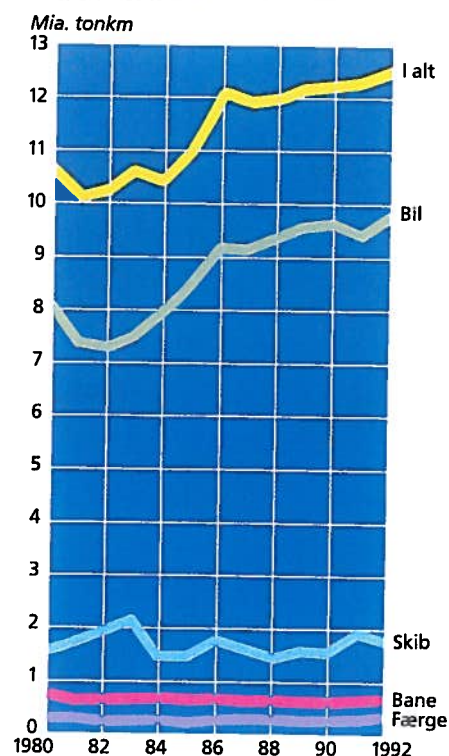
Betragter man alene konkurrencefladen til lastbilen udgør bane-transporten en noget større andel i den internationale transport end på det indenlandske marked.

Dette illustrerer, at banen har sin styrke i de lange transporter, hvoraf langt de fleste er i de internationale relationer.

Der transporteres over dobbelt så meget gods i den internationale banegodstrafik som i den nationale, og hvor den indenlandske godstrafik de seneste år har haft et lille fald på 7-8 pct. er den internationale trafik vokset med 18-19 pct.

Nøjagtige opgørelser over transittrafikken gennem Danmark findes kun for banetransporten. Omfanget af transittrafikken med bane er opgjort til ca. 2,7 mio. tons i 1992. Det skønnes, at omfanget af transittransporter med lastbil udgjorde ca. 3 mio. tons i 1992.

National godstransport fordelt efter transportform 1980-1992



Godstransportens vækst

Godstransportarbejdets udvikling er nært forbundet med den økonomiske aktivitet i samfundet. I forbindelse med beregningerne af transportsektorens fremtidige energiforbrug og emissioner er der foretaget en fremskrivning af det nationale godstransportarbejde.

Fremskrivningen er foretaget under forudsætning af, at der ikke foretages indgreb ud over de allerede vedtagne eller forventede i relation til EF.

For perioden 1990 - 2010 viser fremskrivningerne en forventet vækst i det samlede nationale godstransportarbejde på ca. 55 pct., svarende til en årlig vækst på ca. 2 pct. Lastbilerne står for hovedparten af den beregnede vækst i det nationale godstransportarbejde.

Det nationale godstransportarbejde med lastbil vil ifølge beregningerne stige med knap 75 pct. i forhold til 1990-niveauet, mens godstransporten med tog og skib vil falde. De kørte kilometer med lastbil beregnes at stige med ca. 50 pct. som følge af en forventet bedre kapacitetsudnyttelse.

Der er ikke foretaget en fremskrivning af den internationale godstransport, idet den opstillede beregningsmodel kun omfatter den nationale trafik. Analyser af den historiske udvikling i de internationale godsmængder viser imidlertid en vækst, der ligger væsentligt over udviklingen i de nationale godsmængder. Der er god grund til at tro, at denne tendens vil fortsætte, bl.a. set i lyset af det indre markedes udvikling.

Kombineret transport

For at styrke alternativerne til vejtransport vil indsatsen i særlig grad koncentreres om den kombinerede transport.

Ved kombineret transport forstås transport af gods, hvor der benyttes flere transportmidler, som i forlængelse af hinanden transporterer godset i standardiserede lastebærere, eksempelvis containere, veksellad og løstrailere.

Med baggrund i de stigende trængselsproblemer på de europæiske veje samt i ønsket om at reducere miljøbelastningen fra specielt vejtransporten, er der

både på EF-plan og i Danmark ønske om at fremme den kombinerede transport.

Inden for søtransport spiller transport af containere en vigtig og stærkt ekspanderende rolle. Containere bringes til og fra havnene med tog eller bil.

På land kombineres bil og tog, og som lastebærer anvendes enten container, veksellad, løstrailer eller selve lastbilen. Transporten fra afsender til den nærmeste terminal sker med lastbil, derefter udføres transporten med tog til den terminal, der ligger mest hensigtsmæssigt for modtageren, og endelig foretages den sidste del af turen med bil ud til modtageren.

Den kombinerede transport prøver således at udnytte lastbilens fleksibilitet og det fintmaskede vejnet sammen med togets eller skibets lavere omkostninger på transporter over længere afstande.

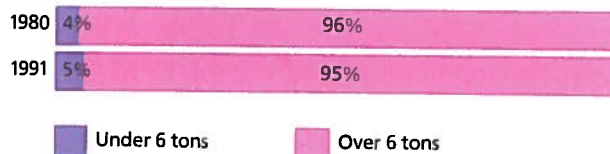
Den kombinerede transport er afhængig af gode terminalfaciliteter for såvel søtransport som bane-

Anvendelse af standardiserede lastebærere i godstransporten vinder stigende udbredelse. Dette er en vigtig forudsætning for udviklingen af kombineret transport.

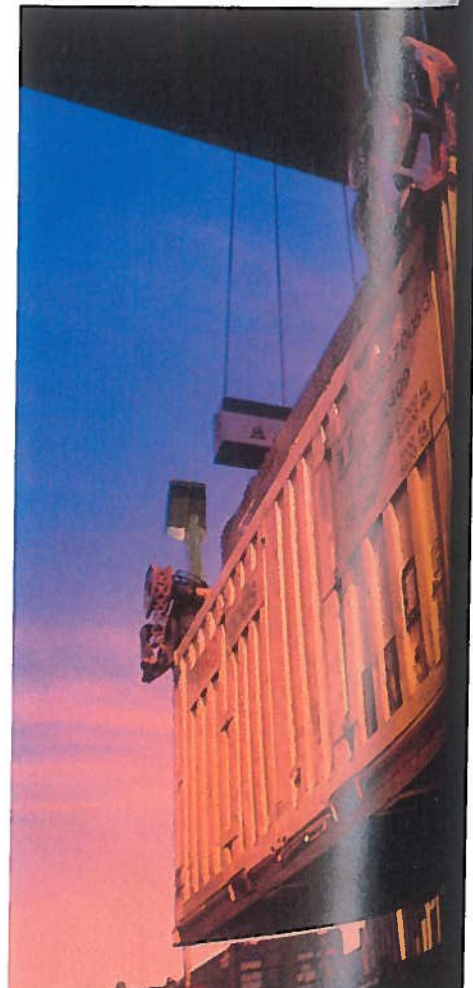
Trafikarbejdet fordelt på vare- og lastbiler (kørte km)



Godstransportarbejdet fordelt på vare- og lastbiler (tonkm)



■ Under 6 tons ■ Over 6 tons



transport. De vigtigste containerhavne er Århus, København og Esbjerg.

DSB har etableret moderne kombiterminaler i Høje-Taastrup, Taulov, Padborg og Århus. Disse vil udgøre kernen i det danske bane-kombsystem.

Herudover er der overvejelser i gang om at etablere en kombi-terminal for bane og bil med tilknytning til søtransport i Aalborg Østhavn.

Kombitransportens potentiale

En typisk kombitransport kræver mindst en for- og eftertransport med bil samt to omladninger. Terminalhåndteringen er ofte både dyr og tidskrævende og forøger endvidere skadesrisikoen for godset. Kombinerede transportere er derfor først konkurrencedygtige, når transportafstanden når op over 500 km.

Det er i den internationale trafik, at kombitransporten vurderes at have sit største potentiale. Fra EF's side er der iværksat forskellige initiativer, der skal bidrage til at

fremme den kombinerede transport. Det drejer sig bl.a. om afgiftsfritagelse for køretøjer, der anvendes i kombineret transport, samt finansiel støtte til pilotforanstaltninger vedrørende kombineret transport. Hertil kommer planer for og støtte til skabelse af et sammenhængende europæisk kombi-netværk.

Transportrådet har udført en analyse af transportkøbernes potentielle anvendelse af international kombineret transport. Undersøgelsen konkluderer, at kombitransportens marked i de nationale transportere er begrænset, primært på grund af de korte transportafstande. På længere transportafstande er der et potentiale for at overføre gods fra vej til bane selv ved relativt begrænsede prisfordele for den kombinerede transport.

I Danmark vurderes kombitransporten kun at have et begrænset potentiale i den nationale transport. En undersøgelse af de nationale transportere, der i dag udføres med lastbil, indikerer, at 95 pct. af godsmængderne er "lastbilbundne". Det betyder, at som

følge af transportafstand, forsendelsesstørrelse, godsværdi mv. anses det for urealistisk at overflytte dette gods til bane eller skib.

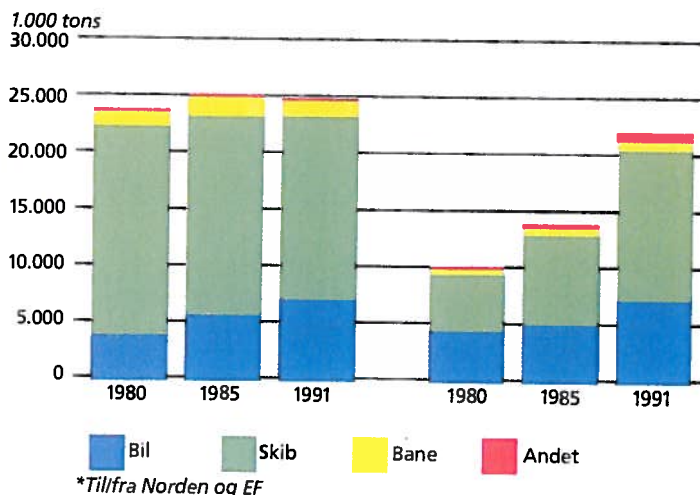
Det maksimale overflytningspotentiale i den nationale trafik er vurderet til 9,4 mio. tons. En meget lille del af dette vurderes at kunne overflyttes til skib, mens resten evt. kan overflyttes til bane. Det må imidlertid konstateres, at det ikke er realistisk at forestille sig det maksimale potentiale overflyttet til skib og bane.

For både bane- og skibstrafikken vurderes de største muligheder at ligge i øst-vest trafikken. Banens praktiske muligheder vil blive styrket i forbindelse med ibrugtagningen af den faste Storebæltsforbindelse.

For skibstrafikkens vedkommende er der fra flere sider peget på et potentielt marked for overførsel af trailere og containere med skib mellem Nordjylland og Sjælland. En udvikling af dette marked afhænger imidlertid af mange forhold, herunder konkurrenceforholdet mellem vejtransport, bane og skib.

Transportform i importen*

Transportform i eksporten*



Informatik

Indenfor godstransportområdet anvendes elektronisk data udveksling (EDI) i vid udstrækning. De nødvendige dokumenter udveksles automatisk via elektroniske net, og der er mulighed for via nettet at indgå transportaftaler, og dermed sikre en højere udnyttelse af materiellet. Ved hjælp af elektroniske hjælpemidler er der ligeledes mulighed for løbende at følge og overvåge godset fra afskiber til modtager. Informatik i godstransporten har vundet vid udbredelse, og benyttes af alle transportformer, hvorved der er mulighed for en mere koordineret anvendelse af de forskellige transportformer.

Mål og strategier

Det er vigtigt at have et gods-transportnet, der tilfredsstiller erhvervslivets behov for at kunne afsætte sine varer. Samtidig må det sikres, at transporterne foregår med så lille belastning af det omgivende samfund som muligt.

Ved formulering af den fremtidige godstransportstrategi bør der tages udgangspunkt i de enkelte transportformers stærke og svage sider. Det må erkendes, at Danmarks udstrækning og geografi naturligt favoriserer brugen af lastbil, men at der især på de længste afstande i landet eksisterer et begrænset overflytningspotentiale for gods fra bil til bane- og søtransport. I den internationale trafik er der betydeligt større overflytningspotentiale.

Regeringen ønsker i den udstrækning, det er muligt, at fremme overflytningen fra bil til bane- og søtransport.

Regeringen vil arbejde for, at der gennem internationale organisationer, specielt EF og IMO (International Maritime Organisation) arbejdes for at skærpe emissionsnormer og for at forbedre transportmidlernes energieffektivitet, samt for at fremme den teknologiske udvikling gennem økonomiske virkemidler.

Regeringen vil fortsætte de initiativer, der allerede er taget, for at fremme energibesparende tiltag på godstransportområdet gennem en systematisk indsats inden for kørselsplanlægning, emballering, distribution, kapacitetsudnyttelse m.m.

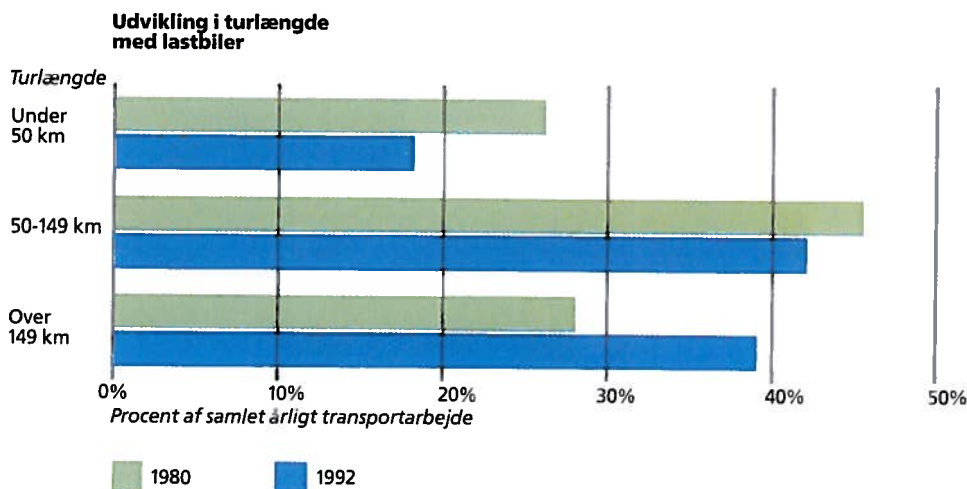
Det bør tilstræbes, at den enkelte lastbil udnyttes mere, ved at andelen af tomkørsel reduceres.

En væsentlig del af lastbiltrafikken gennemføres i byer. *Regeringen* finder det centralt at reducere genevirkningerne i byerne ved, at de enkelte lastbiler gøres mere miljøvenlige, herunder også mindre støjende, samtidig med at der tages initiativ til at forsøge nye former for distributionskørsel.

Transportrådet medfinansierer aktuelt et projekt, der skal belyse muligheder for ændrede former for godsdistribution.

Regeringen vil tilstræbe, at afgifter på godstransportområdet søges harmoniseret, således at prisen for transportydelser på sigt på passende vis kommer til at af-

Godstransporten ad bane skal styrkes, bl. a. ved at fremme den kombinerede transport, specielt internationalt.



spejle de samfundsmæssige omkostninger, der er forbundet med de enkelte transportformer. D.v.s. at de omkostninger, der er knyttet til såvel infrastruktur som til sikkerheds- og miljøforholdene, i fremtiden vil blive afspejlet i transportprisen. Hensigten er, at konkurrencevilkårene mellem de enkelte transportmidler bliver mere fair, samtidig med at miljø- og sikkerhedshensyn i højere grad tilgodeses. Stigende afgifter skal medvirke til at begrænse de irrationelle transporter indenfor EF. Ved afgiftsændringer på nationalt plan skal der tages hensyn til, at den internationale konkurrenceevne for det danske erhvervsliv fastholdes.

Godstransport ad bane skal primært styrkes ved at fremme kombitrafik og ved at styrke de internationale konventionelle banegodstransporter. *Regeringen* vil støtte bestræbelserne på at opbygge et europæisk kombineret togsystem i form af heltog og støtte arbejdet med EF's infrastrukturplan for kombineret transport med henblik på at fjerne flaskehalse i Centraleuropa på hovedstrækninger og i terminaler.

Regeringen vil også nøje overveje om der skal ydes støtte til kombiselskaber i form af subsidier til materielanskaffelse. En sådan støtte vil dog være betinget af de samfundsøkonomiske fordele, der opnås ved brug af kombineret transport.

Den konventionelle banegodstransport vil blive forbedret ved etablering af et net for kombineret transport. En betydelig banegodstransport udføres i dag med heltog i fast køreplan og uden rangering mellem afsendelses- og modtagelsesterminal. DSB kører heltog mellem flere destinationer i Danmark og udlandet, primært Frankrig og Italien. Denne udvikling vil blive understøttet ved etablering af de faste forbindelser. Der vil blive mulighed for at samle trafik fra hele Skandinavien til det øvrige Europa i hovedstadsområdet og i Trekantsområdet og formere et stort antal heltog i disse centre.

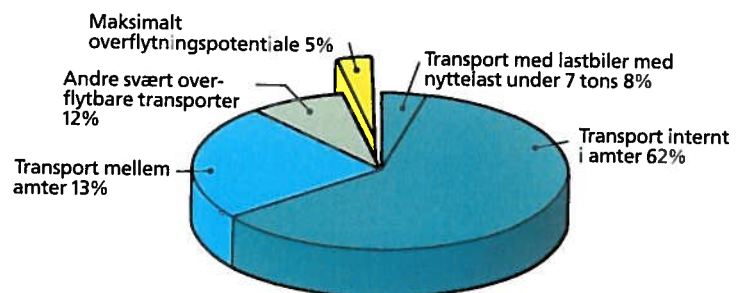
Regeringen vil støtte EF's bestræbelser på at harmonisere jernbanelområdet. Banevirksomhederne i

hele Europa har traditionelt været meget nationalt orienterede, hvilket er medvirkende til at forsinke udviklingen henimod flere og bedre grænsekrydsende jernbanelprodukter.

Søtransporten har muligheder for fornyet fremgang i takt med, at afgifterne på vejtransporten øges og søtransporten derfor bliver relativt billigere. Det er imidlertid væsentligt, at der i forbindelse med intereuropæisk trafik udvikles forbedrede og totale transportkoncepter, og at opmærksomheden om søfartens potentiale generelt øges f.eks. med henblik på at aflaste de nord-sydgående lastbilruter mellem Skandinavien og det sydlige Europa. I den sammenhæng er det relevant at undersøge, hvilke destinationer og hvilke overflytningspotentialer der vil være af særlig interesse for søtransporten.

For så vidt angår luftfragten er der taget en række initiativer, der skal styrke Københavns Lufthavn som international luftfragtterminal.

Maksimalt overflytningspotentiale af lastbilgods



Det maksimale overflytningspotentiale fra lastbil til sø- og banetransport i den nationale trafik er opgjort til 9,4 mio. tons. Det svarer til ca. 5 pct. af den samlede godstransport med lastbil.

Veje

Vejnettet benyttes både af gående, cykler, biler og busser. Det danske vejnet består i dag af ca. 71.000 km offentlig vej. På dette vejnet afvikles ca. 90 pct. af det danske samfunds persontransport og ca. 70 pct. af godstransporten. Vejtrafikken er steget støt gennem de sidste 50 år. I de seneste 10 år har stigningen været på ca. 40 pct.

Opbygning af et effektivt vejtransportsystem har været en vigtig forudsætning for den velstandsudvikling, Danmark har oplevet i efterkrigstiden. Vejtransportens udvikling har dog ikke været uden negative følgevirkninger. For mange dræbes eller kommer til skade i vejtrafikken og hertil kommer problemer med bl. a. luftforurening, støj og konsekvenser for landskab og natur. Specielt i byerne er der trafikale, sikkerhedsmæssige og miljømæssige problemer.

Der er en konflikt mellem de ønsker man har, når man optræder i rollen som hhv. trafikant og nabo til en vej. Traditionelt har hensynet til trafikanterne været fremtrædende i vejpolitikken. Øget trafikefterspørgsel er søgt imødekommet ved øget kapacitet. Med udsigt til yderligere stigning i vejtrafikken er der grund til at sætte spørgsmålstegn ved den hidtidige prioritering af hensynene.

En nyorientering af vejpolitikken, der indebærer, at sikkerheds- og miljømæssige hensyn får en mere fremtrædende plads, og at fremtidens vejnet er en del af et integreret transportsystem, der kan tilbyde borgere og erhvervsliv rationelle, sikre og miljøvnlige transportløsninger, er derfor nødvendig.

Vejtrafikken vil dog uden tvivl fortsat udgøre hovedparten af den samlede trafik og må forventes at stige frem mod 2010. Stigningen vil bl. a. afhænge af den økonomiske udvikling og af, hvor kraftigt der sættes ind med foranstaltninger for at dæmpe biltrafikken.

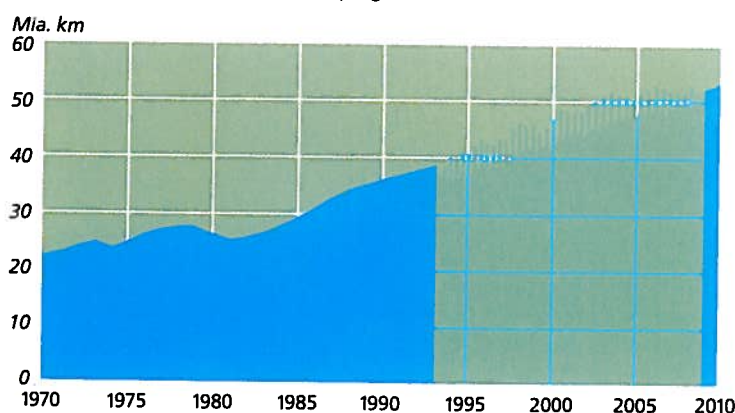
God fremkommelighed på det overordnede vejnet er således stadig et mål for *regeringen*, men miljø- og sikkerhedshensyn må opprioriteres og integreres i vej- og trafikplanlægningen med henblik på at minimere transporternes negative følgevirkninger. Vejsektoren må desuden i fremtiden ruste sig til at være med til styring og regulering af transportefterspørgslen (evt. ved afgiftsopkrævning) og til at effektivisere udnyttelsen af vejene ved hjælp af ny teknologi.

Hovedlandevejsnettet generelt

Danmark har et finmasket net af statslige veje, hovedlandevejene, der i dag består af 750 km motorveje, 250 km motortrafikveje og 3.500 km øvrige hovedlandeveje, ialt ca. 4.500 km. På hovedlandevejsnettet, der således udgør 6 pct. af vejnettet, afvikles ca. en tredjedel af den samlede vejtrafik.

Trafikanlæg kan også være smukke.

Vejtrafikens udvikling
Faktisk udvikling 1970-1992 samt prognose for 2010



Hovedlandevejsnettets primære funktion er at binde landsdelene sammen samt at sikre gode forbindelser til grænseovergange og andre vigtige terminaler. Hovedlandevejene betjener fjerntrafik og interregional trafik, men benyttes også i stor udstrækning af lokal trafik, og specielt i større byområder spiller hovedlandevejene ofte en betydende rolle ved at opsamle og fordele lokaltrafikken.

Med åbning af vejdelene af Storebæltsforbindelsen i 1998 og Øresundsforbindelsen i 2000 bliver vejforbindelserne mellem landsdelene og mellem Danmark og det øvrige Norden forbedret væsentligt.

Mål og strategier

Det er regeringens vurdering, at det danske hovedlandevejsnet generelt er veludbygget med et højt serviceniveau. Den primære opgave på sigt må derfor være at vedligeholde og forbedre det eksisterende hovedlandevejsnet.

Investeringerne på hovedlandevejsnettet frem mod 2005 må således i højere grad rettes mod at fastholde den høje standard, nettet allerede generelt set har, samt mod at højne nettets sikkerheds- og miljømæssige standard. Nyinvesteringer på hovedlandevejsnettet ud over de allerede igangsatte projekter bør ske med særlig vægt på at løse problemer med gennemfartstrafik i byerne samt på løsning af flaskehalsproblemer.

Øget vedligeholdelse

Gennem 1980'erne er der oparbejdet et efterslæb med hensyn til vedligeholdelse af hovedlandevejenes vejbelægninger. Ca. 20 pct. af hovedlandevejene har dårlig bæreevne, dvs. at de underliggende lag har svigtende evne til at modstå trafikbelastningen. Med udsigt til fortsat vækst i den tunge trafik vil forholdene kunne forværres. Udskydelse af den nødvendige vedligeholdelse på kort sigt kan betyde, at udgifterne mangedobles på længere sigt.

Der er endvidere forventning om flere nødvendige brovedligeholdelsesarbejder end tidligere.

Det er regeringens ønske at sikre den nødvendige vedligeholdelsesstandard, og *regeringen* har derfor afsat ekstra 316 mio. kr. i alt i perioden 1993-96 til en yderligere styrkelse af vejvedligeholdelsesindsatsen. Endvidere forventes effektivisering af den nuværende vejvedligeholdelse at kunne bidrage med 265 mio. kr. i samme periode til forbedring af vejvedligeholdelsen. Det er sandsynligt, at der også i den resterende del af planperioden må fokuseres mere på vedligeholdelse, end det har været tilfældet i de senere år.

Udbygning af motorvejsnettet

Det overordnede motorvejsnet - det store "H" - er i disse år ved at blive færdiggjort. For øjeblikket er 5 store motorvejsprojekter enten på tegnebrættet eller i gang med en samlet længde på 228 km. Det drejer sig om strækningerne

- Århus syd - Randers syd
- Børup - Herslev
- Esbjerg - Kolding
- Aalborg - Frederikshavn
- Aalborg - Hirtshals

Europavejnettet i Danmark

- Eksisterende strækninger
- Vedtagne strækninger med forventet åbningsår



Med motorvejene til Esbjerg, Frederikshavn og Hirtshals er der opbygget et sammenhængende nationalt motorvejsnet fra syd til nord og fra øst til vest. Med det sammenhængende net har Danmark gennemført sin del af det europæiske netværk af motorveje, og dermed sikret dansk erhvervs-liv effektive vejforbindelser til udlandet og til vigtige terminaler.

Endelig er der vedtaget anlægslov for to etaper af motorvejen mellem Herning og Århus, mens linieføringen for etaper ved Silkeborg endnu ikke er fastlagt, og der er for motorvejsnettet i Københavns-området indgået en principaftale med Københavns Amt om medfinansiering af en række større forbedringer samt nyanlæg.

Det danske motorvejsnet har et højt serviceniveau sammenlignet med motorvejsnettet generelt i Europa. Dette hænger bl.a. sammen med de forholdsvis små trafikmængder på de danske motor-

veje. Enkelte steder, specielt i hovedstadsområdet, er kapacitetsgrænsen dog ved at være nået.

Udbygning af de øvrige hovedlandeveje

De igangværende større hovedlandeveysarbejder uden for motorvejsnettet er

- Randersvej og Ringvejen - Skejby i Århus
- Omfartsveje ved Thisted, Skive, Viborg N og Rødkærsbro

Der er endvidere truffet aftale med Frederiksborg Amt om anlæg af Hillerødmotorvejens forlængelse.

Herudover foreligger der undersøgelser vedrørende udbygning af en række ruter til højklassede vejforbindelser. Det drejer sig om delstrækninger på ruterne:

- Rute 9, Odense - Maribo
- Rute 15, Grenå - Århus - Ringkøbing
- Rute 18, Holstebro - Trekantsområdet
- Rute 21, Holbæk - Ebeltoft - Randers
- Rute 26, Århus - Hanstholm
- Rute 30, Give - Horsens

Der vil endvidere blive igangsat en undersøgelse af problemer på rute 11.

Regeringen vurderer, at der i forbindelse med nyorienteringen af trafikinvesteringerne for disse projekter i højere grad bør blive tale om at afhjælpe flaskehalse og



forbedre forholdene i de byer, som har gennemkørende hovedlandevejstrafik, end på at forbedre standarden på hele ruten.

Herudover vil der blive igangsat en undersøgelse af, om staten bør overtage en del af rute 176 for at forbedre den nord-sydlige forbindelse til Billund Lufthavn.

Opprioritering af miljø og sikkerhed

Med etablering af puljen til beskæftigelsesfremme i sommeren 1993 er der taget et vigtigt skridt i retning af at opprioritere miljø- og færdselssikkerhedsindsatsen samtidig med, at der skabes øget beskæftigelse. I alt er der afsat 802 mio. kr. i perioden 1994-96 til omfartsveje, byforbedringer, sortplet-arbejder, sikring af jernbaneoverkørsler samt cykelstier langs hovedlandevejsnettet.

Forholdene i byer skal forbedres

Regeringen lægger stor vægt på at forbedre forholdene i byer, der generes af en stor gennemkørende hovedlandevejstrafik med, hvad deraf følger af trafikuheld, støj, luftforurening og utryghed.

Omfartsveje vil typisk blive overvejet, hvor kravet til fremkommelighed er stort, hvor der er en betydelig (gennemkørende) trafik, der vil kunne flyttes over på omfartsvejen, og hvor generne har et sådant omfang, at det ikke vil være acceptabelt at bibeholde trafikken gennem byen.

I andre tilfælde er løsningen en miljøtilpasning af hovedlandevejen gennem byen. Ved miljøtilpassede løsninger prioriteres sikkerhed, miljø og forholdene for byens beboere højt i forhold til den gennemkørende trafik. Specielt cyklister og fodgængere kan opnå betydelige forbedringer.

I den vedtagne beskæftigelsespakke er der afsat 593 mio. kr. over de næste 3 år bl. a. til anlæg af 13 omfartsveje. Derudover er der i 1994 afsat 80 mio. kr. til trafiksaneringsprojekter på hovedlandevejene i mere end 20 byer. Regeringen vil i de kommende år arbejde for at flere byer på hovedlandevejsnettet med væsentlige gener fra den gennemkørende trafik kan få forbedrede forhold.

Herudover skal det overvejes, om øget samarbejde med de lokale myndigheder om omfartsvejsprojekter på hovedlandevejene kan indebære, at den lokale myndighed betaler for ombygning af

de bystrækninger, der aflastes for trafik, når staten anlægger en omfartsvej. Dette vil øge anlæggenes samlede sikkerhedsmæssige konsekvenser.

Det åbne land

Regeringen lægger stor vægt på at nye vejanlægs konsekvenser for landskaber og natur vurderes nøje. I den forbindelse kan ekspropriation til erstatningsbiotoper komme på tale.

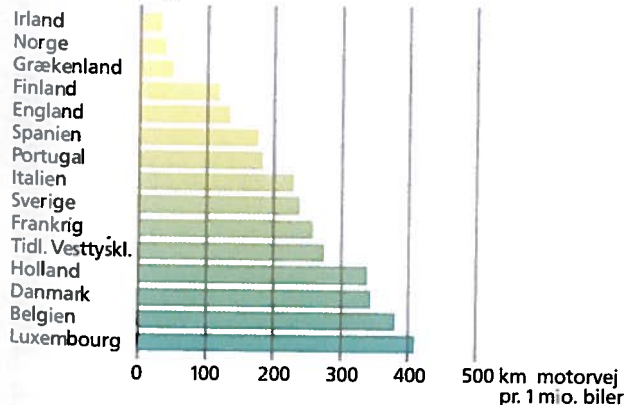
Færdselssikkerhedsarbejdet

Hovedlandevejene tegner sig for knapt 20 pct. af samtlige personskadeuheld i Danmark. Sikkerhedsstandarder på hovedlandevejsnettet er bedre end på landeveje og kommuneveje. Dette gælder også, når motorveje ikke regnes med.

Regeringen vil fortsat arbejde for, en forbedret sikkerhed på det statslige vejnet. Hertil virker forbedringer af bygennemkørsler samt bl.a. forbedringer af særligt farlige krydstyper. Det er endvidere *regeringens* opfattelse, at en sænkning af det faktiske hastighedsniveau ved en forbedret overvågning af overtrædelser af hastighedsgrænser vil kunne spare mange uheld.

Motorvej i forhold til bilpark

Udvalgte europæiske lande



Uhedsfrekvenser på forskellige vejtyper 1991

	Uheld i alt pr. mio. vognkm	Personskadeuheld pr. mio. vognkm
Motorveje	0,10	0,04
Motortrafikveje	0,21	0,10
Øvrige hovedlandeveje	0,38	0,20
Landeveje	0,46	0,23
Kommuneveje	0,76	0,31
Alle veje	0,53	0,23

Som et led i beskæftigelsespakken er der i 1994 afsat 30 mio. kr. til forbedring af sikkerheden ved jernbaneoverkørsler, og bevillingerne til færdselssikkerhedsarbejdet på hovedlandevejsnettet er øget med 28 mio. kr. til ialt 73 mio. kr. årligt i perioden 1994-96.

Støjbekæmpelse langs hovedlandevejsnettet

Langs hovedlandevejsnettet er der ca. 15.000 boliger med en støjbelastning på over 65 dB(A). Som led i Transporthandlingsplanen blev der i 1992 afsat ca. 5 mio. kr. til afhjælpning af støjgener langs hovedlandevejene, og i 1993 blev midlerne til støjpuljen forhøjet til ca. 30 mio. kr.

Vejdirektoratet har igangsat støjdæmpning af ca. 1.000 boliger, hvoraf ca. 200 har en støjbelastning på over 65 dB(A). Prisen for støjdæmpning af de ca. 15.000 mest belastede boliger er skønnet til ca. 450 mio. kr.

Regeringen ønsker at fastholde de senere års forstærkede indsats for at afhjælpe støjproblemerne langs hovedlandevejsnettet. Dette vil i 1994-95 ske ved, at der ved omprioritering inden for vejområdet afsættes i alt 53 mio. kr. til formålet.

For de følgende år er det ikke umiddelbart muligt at finde de nødvendige midler ved tilsvarende omprioriteringer.

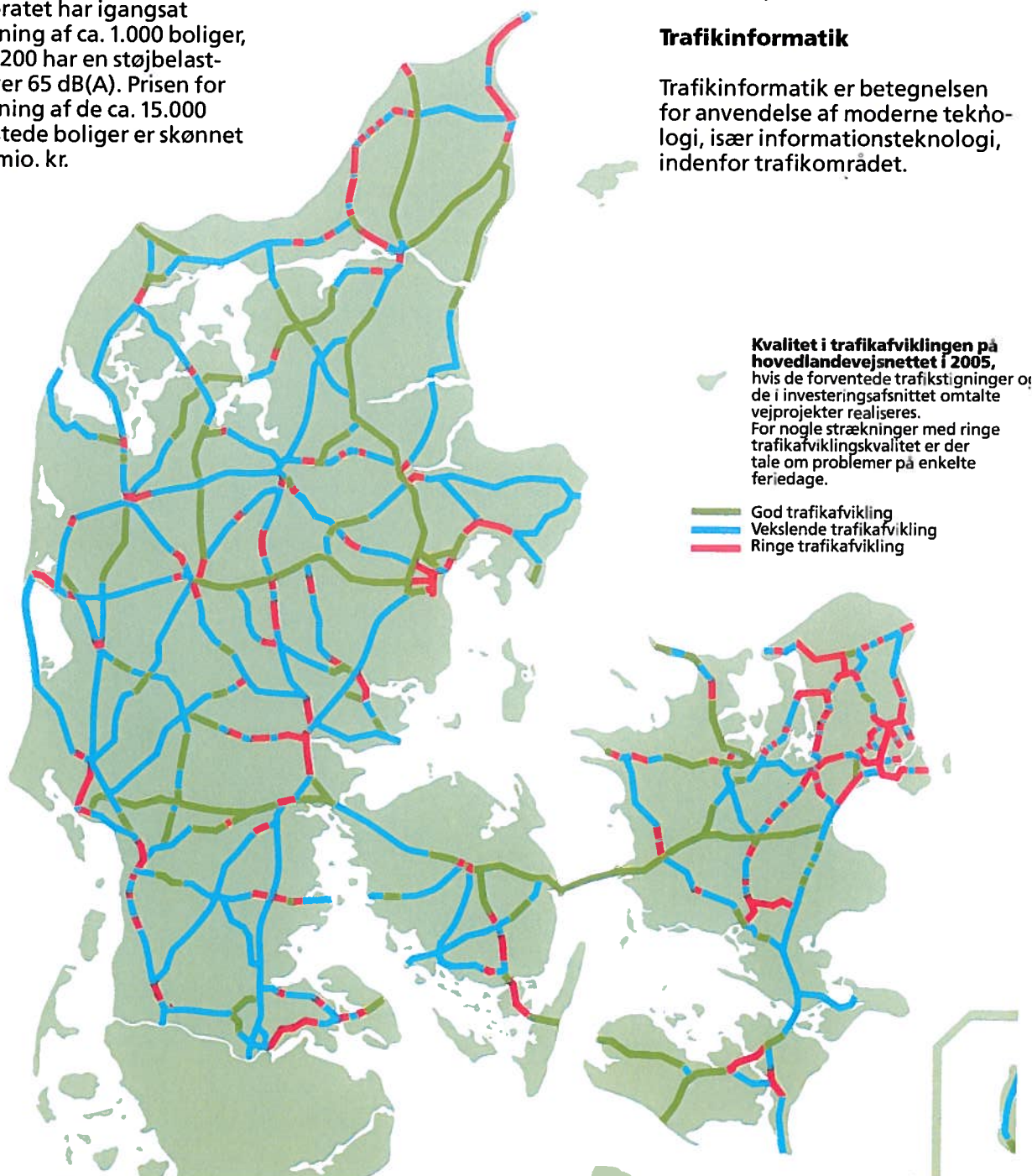
Flere cykelstier

På hovedlandevejsnettet findes der ca. 200 km vej i byområder, hvor der ikke er cykelstier. Den generelle målsætning er, at bygenemkørsler, hvor cykelkørsel er tilladt, bør forsynes med cykelstier eller cykelbaner, hvis ikke forholdene for cyklister forbedres i forbindelse med en eventuel ombygning til miljøtilpasset vej. Herudover er det *regeringens* opfattelse, at også bynære hovedlandeveje med cykeltrafik af en vis størrelse bør have cykelsti.

Som led i beskæftigelsespakken er der i 1994 afsat 15 mio. kr. til cykelstier langs hovedlandevejsnettet ud over de 42 mio. kr., der i forvejen var afsat.

Trafikinformatik

Trafikinformatik er betegnelsen for anvendelse af moderne teknologi, især informationsteknologi, indenfor trafikområdet.



Hovedformålene med anvendelse af trafikinformatik i vejtransporten er at effektivisere trafikafviklingen, mindske trafikens miljøgener og højne trafikantserviceniveauet. Samtidig er der muligheder for at forbedre færdselssikkerheden. Teknologien giver mulighed for en helt ny opfattelse af begrebet trafikregulering. Tidligere har opgaven bestået i at stille et vejnet til rådighed for trafikanterne. I fremtiden er der mulighed for på helt anderledes kvalificeret vis at kunne styre og vejlede trafikanterne, så vejnettet kan fungere optimalt. Gennem en bedre udnyttelse af det eksisterende vejnet kan trafikinformatik således medvirke til at udskyde behov for yderligere udbygning af vejnettet.

I vejsektoren sker udviklingen på to fronter. Dels arbejdes der med nye systemer på vejnettet og dels arbejdes der med udstyr i køretøjerne. Systemer på vejnettet kan f.eks. omfatte varsling om kødanelser, dårligt vejr, uheld m.v., prioritering af bustrafik, elektronisk P-pladsanvisning i byer eller variabel skiltning og variable hastighedsgrænser afhængig af vejr- og trafikforhold. Endvidere muliggøres indførelse af differentierede vejafgifter. Som et eksem-

pel på udstyr i køretøjerne kan nævnes RDS-radiomodtagere, der allerede findes på markedet. På lidt længere sigt arbejdes der med rutevejledningssystemer i køretøjerne. I den mest avancerede form er der tale om et system, hvor det enkelte køretøj er udstyret både med sende- og modtageudstyr, således at systemerne på vejnettet og i køretøjerne kan kommunikere direkte.

Udover disse muligheder arbejdes der med systemer, der retter sig specielt mod godstransportområdet og den kollektive trafik. Som eksempler herpå kan nævnes elektroniske køreplanssystemer og fragtbørser, der registrerer ledig vognkapacitet og "ledigt" gods.

De nye muligheder, der åbner sig i de kommende år, rejser nogle spørgsmål, som fordrer en politisk stillingtagen. Det skal f.eks. vurderes, i hvilken udstrækning den offentlige sektor skal varetage etablering og drift af sådanne systemer. På samme måde skal der tages stilling til, hvorvidt vi i Danmark ønsker et system med roadpricing, hvor det enkelte køretøj betaler for vejanvendelsen afhængig af tidspunkt, miljø- og vejbelastning. Den teknologiske

udvikling nødvendiggør også stillingtagen til spørgsmålet om registrering af trafikanternes adfærd.

Det er vigtigt at følge den internationale udvikling på området, herunder bl.a. i EF. Samtidig er det væsentligt, at der etableres muligheder for en dansk udvikling af systemer, der især retter sig mod registrering og information på vejnettet. *Regeringen* vil støtte initiativer på trafikinformatikområdet, der sigter mod at fremme miljøet, fremkommeligheden og sikkerheden på vejene. Indsatsen bør koncentrere sig om initiativer, der på lidt længere sigt kan tilpasses og integreres i nye - men endnu ikke tilgængelige - tekniske løsninger. Derudover bør der sættes på initiativer af forsknings- og udredningsmæssig karakter, der kan bidrage til en bedre viden om de fremtidige muligheder, og som kan forbedre det grundlag, hvorpå de politiske beslutninger skal træffes.

Den mest belastede del af det danske vejnet er motorvejsnettet i hovedstadsområdet, og det vil derfor sandsynligvis være her, at trafikinformatiksystemer først bliver taget i anvendelse i større skala.



Trafik gennem byerne skal tilpasses omgivelserne.



Der eksperimenteres med informationssystemer i biler.

Baner

Jernbanens hovedstruktur er lagt fast i midten af det forrige århundrede. Jernbanens betydning er i de fleste sammenhænge faldet i takt med udviklingen af bil- og flytransport. Banernes markedsandel er gået tydeligt tilbage i de seneste 40 år, og banernes andel af person- og godstransportarbejdet udgør henholdsvis 7 pct. og 8 pct. i 1992. I de seneste år har jernbanen dog i en række lande oplevet en renæssance dels i forbindelse med etablering af højhastighedstog mellem store befolkningskoncentrationer, dels ved moderniseringen af storbytrafikken gennem udviklingen af moderne, lette bybanesystemer.

I Danmark er jernbanetrafikken blevet moderniseret i tidens løb, men den grundlæggende infrastruktur er stadig baseret på de samme hovedstrækninger som blev fastlagt for mere end 100 år siden.

Mål og strategier

Som led i *regeringens* nyorientering af trafikpolitikken, der blandt andet sigter mod at overflytte passagerer og gods til blandt andet jernbanen, vil banetrafikken blive søgt styrket på områder, hvor den kan yde et bidrag til denne overflytning. Det gælder især for transport af gods over lange afstande, hurtig transport af personer over mellemlange afstande, samt transport af mange mennesker over kortere afstande, typisk i storbytrafik.

Betjening af de større regionale trafikstrømme og transport af gods over mellemlange afstande kan udvikles som supplement til de vigtigste trafikområder. Banetrafikken bør fremstå som et samlet system og for persontrafikken vedkommende udgøre en rygrad i det landsdækkende kollektive trafiksystem.

Det er *regeringens* opfattelse, at det bør undersøges, om dele af banenettet i visse tilfælde har en så beskeden udnyttelse, at alternative transportmidler kan klare opgaverne mere hensigtsmæssigt.

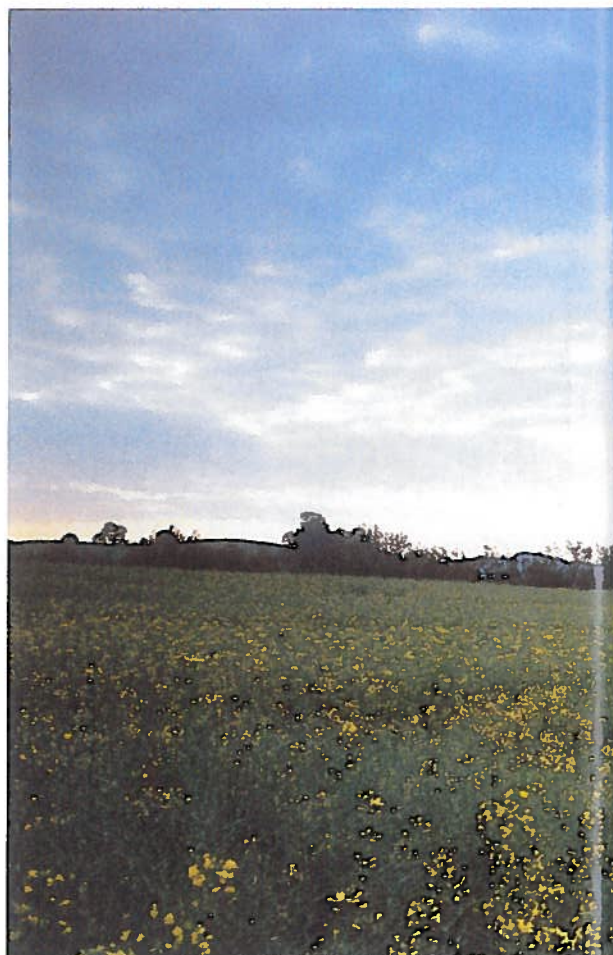
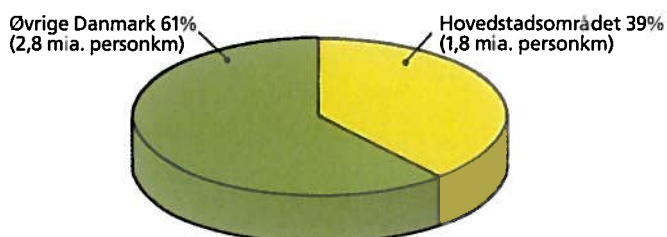
En styrkelse af banetrafikken kræver indsats på flere felter.

Trafikbetjeningen må i videst muligt omfang leve op til brugernes behov. Derfor arbejdes der løbende på at nedsætte rejsetiderne gennem højere hastigheder, bedre køreplaner og direkte forbindelser. Det er også vigtigt, at kvaliteten af transportudbuddet er i orden, at køreplanerne er troværdige, og at pålideligheden i godsforsendelserne er god.

For at opretholde et konkurrencedygtigt transportudbud, bør det tilstræbes, at takstudviklingen afpasses på en sådan måde, at taksterne til stadighed er konkurrencedygtige i forhold til bil- og flytransport. I forbindelse med rammeaftalen 1994-97 for DSB er det aftalt, at banetaksterne i almindelighed fastholdes på det nuværende niveau.

Praktisk taget al banetransport er afhængig af samspillet med andre transportformer. Af hensyn til banetransportens konkurrenceevne er det centralt, at den er koordi-

DSB persontransportarbejdet 1991



neret med de øvrige transportformer, både hvad angår person- og godstransport.

Banenettets kapacitet er tilstrækkelig til at opsuge en betydelig trafikvækst. Men enkelte flaskehalse kan begrænse udnyttelsen af systemet. Det er vigtigt at identificere og fjerne sådanne flaskehalse.

Regional- og lokaltrafikken

Danmark har et stort set landsdækkende regionaltrafiknet med bane. DSB står for den overvejende del af trafikken, suppleret af de 13 privatbaner. Sammen med busserne udgør regionaltogene et samlet lokalt og regionalt trafiksystem i de forskellige egne af landet.

Regeringen lægger stor vægt på at et sådant alternativ til bilen er til stede.

Passagererne i regionaltrafikken på Fyn og i Jylland er fordelt jævnt over hele nettet, med en vis koncentration omkring de store bysamfund i Århus, Odense, Esbjerg og Aalborg.

En del af regionaltrafikken vest for Storebælt er helt integreret i fjerntrafikken og køres af IC3-togene. Herudover afvikles den væsentligste del med de røde MR-tog, som er mellem 10 og 15 år gamle. En modernisering kan komme på tale, og togene kan i så fald holdes i drift til efter 2005.

En forbedret regionaltrafikbetjening vest for Storebælt kan blandt andet opnås ved bedre tilpasning af køreplanerne til de daglige brugere. Herudover tilpasses antallet af standsningssteder til den nuværende og fremtidige lokalisering af befolkning og arbejdspladser. Endelig tilstræbes det at reducere rejsetiderne på sidebanerne i Jylland og på Fyn.

Rejsestrømmene i den sjællandske regionaltrafik er i høj grad præget af trafikken til og fra København. Systemet er i dag afgrænset af Storebælt, men udstrækkes til Fyn, når den faste forbindelse over Storebælt åbner. Rejsetidsforkortelsen vil gøre det muligt f.eks. at bo i København og arbejde i Odense.

Regionaltrafikken øst for Storebælt betjenes af lokomotivtrukne vogne, hvis udrangering snart må overvejes. Som led i rammeaftalen for DSB fra 1990 - 1993 og et politisk forlig i foråret 1993 er der bestilt ialt 40 IR4 togsæt, hvoraf 28 skal indsættes i regionaltrafikken fra Helsingør til Korsør og videre til Odense evt. Fredericia, når Storebæltforbindelsen åbner. Med denne toganskaffelse vil en stor del af togene på strækningen fra Helsingør til Ringsted være nye. Resten udskiftes i forbindelse med etablering af et nyt togsystem over Øresund.

Udskiftning af regionaltogsmaterialet på de øvrige strækninger øst for Storebælt bør ligeledes overvejes, for herigennem at forbedre den øvrige regionaltrafik.

En intensivering af regionaltrafikken til og fra København samtidig med en udbygning af fjerntrafikken forudsætter en løsning af kapacitetsproblemet mellem København og Høje-Taastrup. Kapaciteten på denne strækning vil begrænse trafikudbuddet og dets kvalitet, især når Øresundsforbindelsen åbner.

Toget er et gammelt transportmiddel, men infrastruktur og materiel udvikles til stadighed.



Privatbanerne har på linie med DSB behov for at udskifte udrangeringsklart materiel både øst og vest for Storebælt.

Det er *regeringens* holdning, at der specielt skal fokuseres på de dele af regionaltrafikken, hvor der er store passagerstrømme. På de øvrige strækninger bør udbuddet tilpasses efterspørgslen, og samspillet mellem bus og tog bør vurderes.

S-tog

S-togene i København er et af de bærende elementer i den københavnske trafik og i det kollektive net i hele hovedstadsområdet.

300.000 benytter dagligt S-togene. I myldretiden er kapaciteten fuldt udnyttet på Boulevardbanen fra Dybbølsbro til Svanemøllen gennem Københavns centrum.

Antallet af passagerer, der kan betjenes af S-togssystemet, vil blive forøget i de kommende år ved udskiftning af eksisterende S-tog med nye, bredere tog. Der er bestilt 8 nye S-tog, som vil højne kapacitet og komfort, give kortere rejsetider og samtidig fjerne kapacitetsproblemerne.

Regeringen vil fortsætte den påbegyndte udskiftning af S-togene.

Fjerntrafik

Fjerntrafikken med tog i Danmark betjener rejsende over lange afstande i Danmark, samt rejsende til og fra udlandet.

En stor del af fjerntrafikken er rejser over Storebælt. Og dette vil blive endnu mere udtalt, når den faste baneforbindelse over Storebælt åbner i 1996.

Det forventes, at antallet af banerejser over Storebælt vil blive mere end fordoblet i forhold til i dag. Tilvæksten vil stamme både fra rejsende, der overflyttes fra fly, og fra ny trafik, der opstår på grund af de hurtigere rejsemuligheder.

Der er investeret i ialt 85 IC3-togsæt, som vil danne grundstam-

men i fjerntrafikken, når den faste Storebæltsforbindelse er etableret. Hertil kommer 12 tog af typen IR4 i en fjerntogsudgave beregnet for kørsel på den elektrificerede strækning mod Sønderjylland.

Med lufthavnsbanens åbning i 1998, som en del af Øresundsforbindelsens landanlæg, vil man kunne komme direkte mellem Jylland/Fyn og lufthavnen med IC3-togene til den nyindrettede lufthavnsstation, som er integreret i lufthavnens afgang- og ankomstterminaler.

International trafik

Den internationale persontrafik med bane er i dag meget beskedent. Det skyldes blandt andet, at de europæiske jernbaneselskaber ikke har prioriteret den grænseskrydende persontrafik særlig højt.

Fjerntrafikkens grundstamme efter Storebælt

Når Storebæltforbindelsen åbner vil grundstammen i den nationale fjerntrafik med bane kunne bestå af et IC system suppleret med et højklasset IC Ekspressystem.

IC systemet svarer stort set til det eksisterende system men med reducerede rejsetider.

IC Ekspressystemet forbinder København og de vigtigste provinsbyer med direkte forbindelser med ingen eller kun få stop undervejs.



Med etablering af den faste forbindelse over Øresund vil den internationale trafik til og fra Skandinavien få betydeligt forbedrede forhold. Der vil også ske forbedringer for trafikken mellem Jylland og Hamburg.

En fast forbindelse over Femer Bælt vil have væsentlig betydning for den internationale trafik mellem Østdanmark og det øvrige Skandinavien på den ene side og Tyskland og det øvrige kontinent på den anden side. I forbindelse med de vedtagne undersøgelser af en mulig fast forbindelse via Femer Bælt bør der derudover gennemføres undersøgelser af forskellige mulige udbygningsalternativer for baneforbindelsen mellem København og Rødby. Via en sådan forbindelse kan hovedstadsområdet og det øvrige Skandinavien forbindes med det europæiske højhastighedsnet.

Godstrafik

Godstrafik på bane er sammensat af konventionelt banegods i særlige banegodsvogne, der ofte kører på spor direkte til og fra kunderne, af kombineret trafik,

der baserer sig på en omlæsning af hele lastmoduler mellem bil, skib og bane, og af transport af stykgods. Godstrafik på bane har i første række sine konkurrencefordele ved transport over meget lange afstande eller ved transport af massegod. Det betyder, at banegodstrafikkens ekspansionsmuligheder i forhold til lastbilen i første række er at finde i de internationale relationer og transittrafikken.

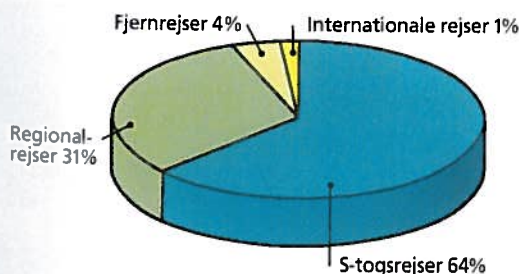
Konventionelt banegods er gået tilbage. Godstypen er dog stadig den vigtigste for DSB. Det forventes, at der er et voksende potentiale for vognlasttrafik i form af heltog i internationale relationer. Sådanne heltog kører imellem centrale knudepunkter i Europa.

I stykgodssystemet transporteres pakker og mindre partier af gods. Transporten sker på bane mellem nogle terminaler, hvor partierne sorteres og videredistribueres med lastbil. *Regeringen* er opmærksom på, at en opretholdelse af systemet må indebære fortsat effektivisering, herunder fastlæggelse af det nødvendige antal terminaler og deres placering.

Kombitrafikken er et centralt udviklingsområde for banegods-trafikken. Konkurrencen i godstrafikken er imidlertid hård og på grund af de lave priser og forholdsvis store omkostninger til terminalbehandling er incitamentet til at satse på ekspansion af kombigodstrafikken i øjeblikket beskedent. Konkurrencen i forhold til transporter, der alene udføres med lastbil, afhænger ikke mindst af lastbiltrafikkens omkostninger, men også de øvrige europæiske baners prispolitik har en betydelig indflydelse på dette forhold.

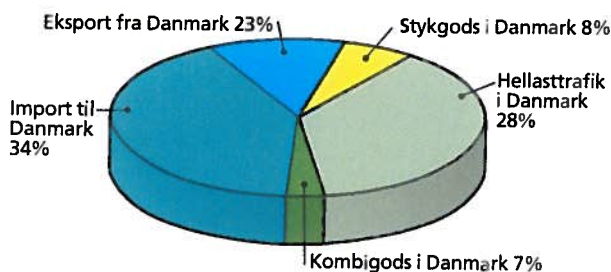
Regeringen lægger stor vægt på at understøtte bestræbelserne på at udvikle den kombinerede trafik. Det er i dag muligt at køre kombineret trafik på alle strækninger, og med de moderne kombiterminaler i Høje-Taastrup, Trekantsområdet, Århus og Padborg har banerne tilstrækkelig kapacitet til at betjene den forventede vækst i trafikken.

Antal rejsende med DSB i 1991 fordelt på rejsetyper



I alt 143 mio. rejsende

Transporteret gods med DSB i 1991



National godstransport, import og eksport med DSB udgjorde 5,6 mio. tons i 1991. Herudover transporterede DSB 2,7 mio. tons transitgods, der ikke er indeholdt i figuren.

Der foregår i dag en ret betydelig transitgodstrafik på bane mellem Sverige og Tyskland gennem Danmark. Transittrafikken medfører, at der er grundlag for et stort antal forbindelser til såvel Skandinavien som Kontinentet, som øger banernes transportudbud overfor det danske erhvervsliv.

Den faste forbindelse over Storebælt - og senere også Øresund - vil indebære en kraftig styrkelse af kvaliteten for transittrafikken gennem Danmark som får en ubrudt skinneforbindelse mellem Sverige og Tyskland.

Tværgående indsatsområder

I det følgende omtales en række konkrete projekter på såvel infrastrukturområdet som på serviceområdet, der generelt har til formål at styrke banernes konkurrenceevne.

Storebæltsforbindelsen

Den faste baneforbindelse over Storebælt, der forventes åbnet i 1996, er af afgørende betydning

for banetraffikkens udvikling. Togtrafikken opnår betydelige tidsbesparelser, bliver ikke bundet af færgeafgange eller begrænset af færgekapaciteten. Samtidig opnås betydelige omkostningsreduktioner. Omvendt skal banetrafikken betale for brug af den faste forbindelse.

Beslutningen om forbindelsen dannede baggrund for DSB's rammeaftale fra 1990 - 1993 og de store investeringer i IC3-materiel, ellokomotiver og den begyndende investering i eltogssæt. Regeringen forventer på den baggrund en maksimal udnyttelse af de muligheder, som forbindelsen giver banetrafikken, herunder det to-årige forspring i forhold til vejforbindelsen.

Styrkelse af baneforbindelsen over landegrænsen

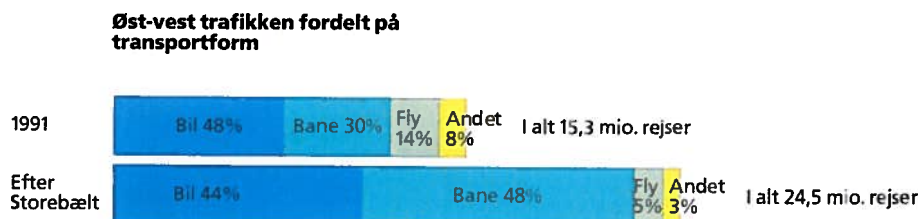
Elektrificeringsarbejdet mellem Odense og Hamburg i henhold til den dansk - tyske aftale om en koordineret elektrificering på de

to sider af landegrænsen er under udførelse. På dansk side omfatter projektet strækningen Odense - Padborg, som skal stå færdig samtidig med åbningen af Storebæltsforbindelsen. Endvidere elektrificeres linien Tinglev - Sønderborg.

Med beslutningen i foråret 1993 om etablering af et dobbeltspor i Sønderjylland - i første omgang mellem Vojens og Tinglev - er der tilvejebragt tilstrækkelig kapacitet til at afvikle den forventede trafik ved åbningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Hvis trafikken stiger herudover kan næste etape mellem Vamdrup og Vojens komme på tale.

Kapacitetsproblemer vest for København

Den begrænsede kapacitet mellem København og Høje-Taastrup udgør allerede nu en flaskehals og sætter en grænse for banetraffikkens udvikling, som vil blive yderligere forstærket ved åbningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.



Banen har allerede i dag en stor andel af trafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Efter åbningen af Storebæltsforbindelsen bliver det mere markant.



Regeringen er indstillet på at igangsætte en nærmere undersøgelse af forskellige løsninger for baneudbygningsbehovet vest for København under hensyn til de økonomiske, miljømæssige og trafikale hensyn - herunder sammenhængen med en eventuel fremtidig højhastighedstrafik.

Elektrificeringens videreførelse

Det elektriske net omfatter i dag strækningen fra Helsingør til Korsør. Strækningen fra Nyborg til Padborg/Sønderborg ibrugtages samtidig med Storebæltsforbindelsen. Der foreligger lovgrundlag for elektrificering af hovedbanenettet mellem København og Frederikshavn/Esbjerg og Padborg samt de sjællandske strækninger.

For at få den størst mulige udnyttelse af investeringerne bør tidspunktet for de enkelte strækninger

gers elektrificering afstemmes med tidspunktet for den nødvendige udskiftning af det nuværende dieselmateriel.

Videreførelsen af elektrificeringen efter færdiggørelse i Sønderjylland kan enten foregå på Sjælland og dermed kædes sammen med udskiftning af regionaltogets materiellet her, eller på den østjyske længdebane, men dette forudsætter udskiftning af fjerntogsmateriel. Da de sjællandske regionaltog har det mest presserende udskiftningsbehov, er det regeringens udgangspunkt, at elprojektet formentlig i første omgang bør videreføres her.

Nye baner i hovedstadsområdet og på Øresund

Den manglende banebetjening af Amager har i mange år været et af hovedstadsområdets trafikale problemer. Det problem bliver løst i løbet af 1990'erne.

Loven om Ørestaden, som blev vedtaget i 1992, indeholder forslag

om en banebetjening af Amager i form af letbaner med tilslutning til Nørreport station og senere Vanløse via Frederiksberg.

Som første del af Øresundsforbindelsen ibrugtages banen mellem Københavns Hovedbanegård og lufthavnen som en selvstændig etape i sidste halvdel af 1990'erne.

Når den faste forbindelse over Øresund åbner, vil der kunne introduceres et helt nyt regionaltogssystem mellem hovedstadsområdet og Sydsverige, herunder Ystad, hvilket også vil skabe bedre forbindelse til Bornholm.

Behovet for yderligere udbygning af S-togsnettet, herunder eksempelvis forlængelse af Ringbanen fra Hellerup via Vanløse til Sjælør, dobbeltspor til Veksø og anlæg af en ny station ved Måløv vil blive vurderet.

Sammenhæng mellem trafiksystemerne

Regeringen lægger vægt på at sikre banesystemet en større sammenhæng med det eksisterende

Elektrificering af banernes hovedstrækninger muliggør en reduktion af rejsetiden, samtidig med at den lokale forurening formindskes.



system for den individuelle trafik. Der skal fortsat sættes på at etablere tilstrækkeligt nærtliggende P-arealer ved hovedstationerne i passagertrafiknettet, ligesom adgang til det overordnede vejnet skal sikres ved godsterminalerne.

Der skal ligeledes sikres gode og bekvemme omstigningsforhold mellem busser og tog, og indsatsen på dette område vil derfor fortsat blive udbygget.

Fælles billetsystemer og koordinerede takstsystemer mellem busser og tog skal overvejes.

Service

Servicen overfor kunderne vil fortsat blive forbedret. Det tilstræbes løbende at forbedre de betjeningsmæssige og fysiske forhold ved stationerne, ligesom billet- og toginformationer samt reserverings-systemerne vil blive videreudviklet med henblik på en forenkling.

Regeringen tillægger dette område væsentlig betydning i forbindelse med overflytning af personrejser fra bil til kollektiv trafik.

Femer Bælt

Hvis Femer Bælt forbindelsen etableres, vil det kunne få stor betydning for jernbanetrafikken. Forbindelsen vil i første række komme meget lange transporter til gode, både for personer og gods. Forbindelsen vil åbne mulighed for udstrækning af det europæiske højhastighedsnet til Danmark og det sydlige Skandinavien og indebære en betydelig konkurrenceforbedring for banerne i forhold til transitgodstrafikken.

Højhastighedsbetjening

På længere sigt kan yderligere rejsetidsreduktioner opnås i fjerntrafikken mellem København og Jylland samt i den internationale trafik mod Tyskland og Sverige ved overgang til tog med tophastigheder på 200 km i timen eller mere. Det vil forudsætte elektrisk drift, nye tog, større eller mindre nye baneanlæg hhv. tilpasning af bestående strækninger.

Regeringen er indstillet på at følge erfaringerne med de højhastigheds-satsninger, der foretages andre steder i Europa og indlede undersøgelser af en hensigtsmæssig dansk strategi. I disse undersøgelser skal der også tages hensyn til de miljømæssige, herunder landskabelige, konsekvenser.

Eventuelle nyanlæg skal ikke alene komme højhastighedsdriften til gode, men også regional- og godstrafikken.

Organisation

EF har vedtaget de første led i en jernbanepolitik. Det vigtigste element er beslutningen om at tilvejebringe mulighed for konkurrence på sporene - i praksis ved at åbne adgang for nye operatører. I første omgang omfatter liberaliseringen international kombi-godstrafik og trafik udført af internationale baneselskaber.

Dette er baggrunden for ændringen af DSB's organisation fra januar 1993 i en driftsorganisation og en organisation ansvarlig for infrastrukturen.



Der arbejdes til stadighed på at forbedre serviceniveauet for togrejsende.

Inter- nationale net og faste forbindelser

Danmarks placering som det sydligste land i Norden og det nordligste land i EF medfører, at landet indtager en central trafikal placering som bindeleddet mellem Skandinavien og det øvrige Europa. Samtidig har åbningen mod øst medført, at placeringen ved Østersøen åbner for nye relationer til en række lande ved Østersøen.

De største befolkningsskoncentrationer ligger i Centraleuropa. Befolkningstallet i Skandinavien er i sammenligning hermed beskedent, hvorfor det europæiske marked er af stor betydning for det danske erhvervsliv. Det skal dog ikke glemmes, at både Norge og Sverige er attraktive markeder, og væsentlige ferieområder for danskere. Den samlede skandinaviske trafik giver et væsentligt

større grundlag for gode trafikforbindelser fra Danmark til det øvrige Europa.

Danmark er også et vigtigt mål for centraleuropæiske turister, ligesom mange danskere hvert år rejser sydpå.

Internationale net

I EF-regi arbejdes der i øjeblikket med forslag til sektorvise planer for de transeuropæiske transportnet. Udbygningen af disse net skal sikre sammenhængende og effektive transportnet for de enkelte transportmidler i EF-landene. I planerne identificeres flaskehalse og mangler i forhold til den overordnede målsætning om, at EF-landene skal være stærkt sammenknyttet med henblik på fremme af fællesskabets økonomiske udvikling.

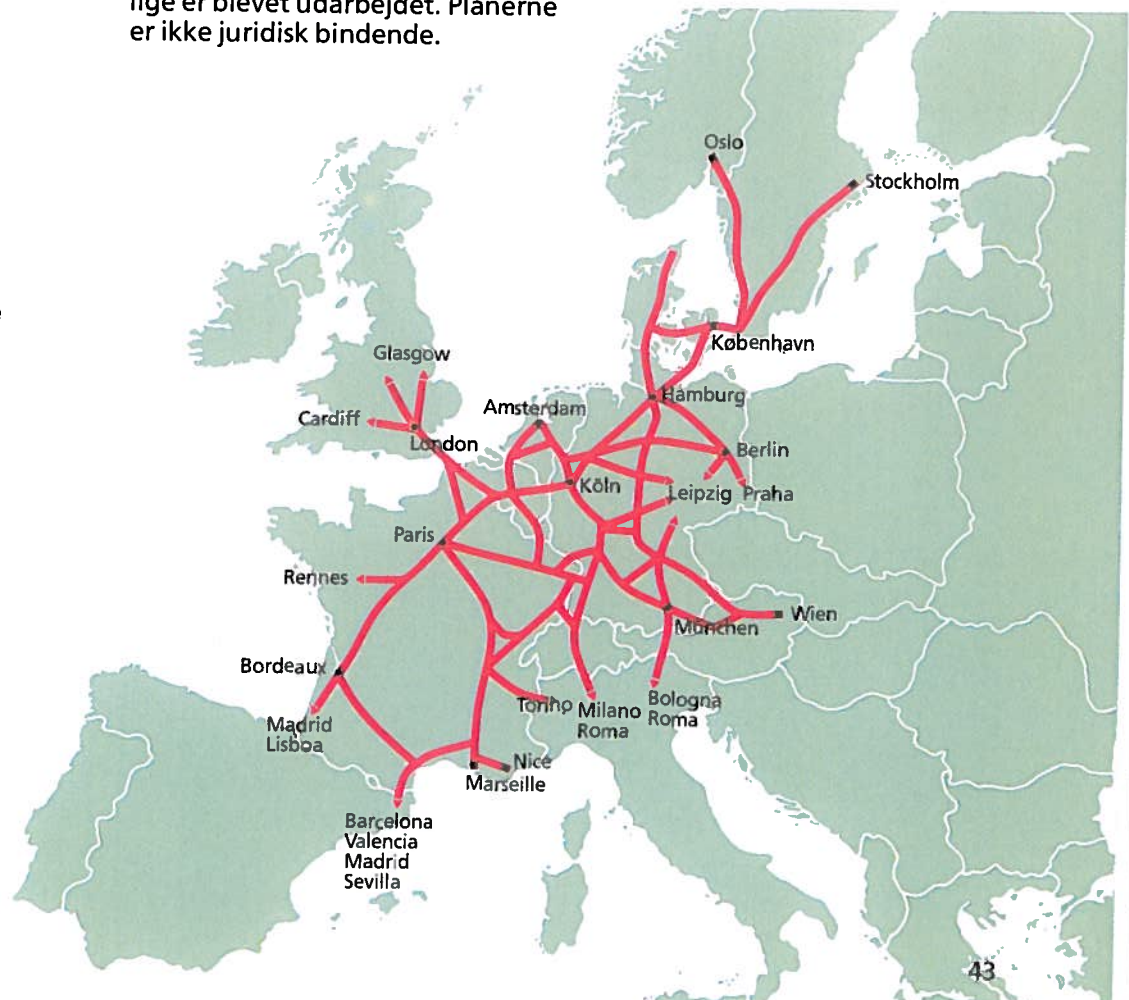
Der foreligger vejledende internationale planer for motorvejsområdet, højhastighedsbaner og kombitrafik. Forslag til planer for henholdsvis havne og nærsøtrafik samt luftfart er ved at blive udarbejdet af Kommissionen, mens arbejdet med forslag til planer for konventionel jernbanetransport lige er blevet udarbejdet. Planerne er ikke juridisk bindende.

Danmark og de internationale forbindelser

Forbindelserne mellem Danmark og Hamburg er i det europæiske net for højhastighedsbaner indikeret for nærmere undersøgelser. Strækningen mellem København og Hamburg via Padborg er optaget på det europæiske net for kombineret transport.

Det internationale trafiksystem i Danmark opbygges af to nord-syd gående transportkorridorer: Flensborg-Frederikshavn/Hirtshals og Femer Bælt-København, samt en tværgående korridor København-Esbjerg. Der skal opbygges et to-strengt trafiksystem, bestående af jernbane- og motorvejsforbindelser. Derudover udgør Københavns lufthavn en betydningsfuld terminal i den internationale trafik, ikke mindst for den internationale trafik til og fra Baltikum og Østeuropa, og en række havne placeret i tilknytning til den internationale hovedstruktur udgør betydningsfulde terminaler for internationalt gods.

Planerne for det fremtidige højhastighedsnet



De vigtigste internationale trafikstrømme er nord-syd rettede, og omfatter udover trafikken til/ fra Danmark en betydelig mængde transittrafik mellem Skandinavien og Kontinentet.

Danmarks rolle som transitland vil blive forøget i fremtiden ved etablering af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Det vil i første omgang primært give anledning til en væsentlig forøgelse af jernbanetrafikken. Det er *regeringens* opfattelse, at de faste forbindelser vil styrke Danmarks tilknytning til vore nabolande væsentligt, og at de vil få en større del af transporten - også den danske - over på jernbanen, fordi en samling af svensk, norsk og dansk jernbanegods vil muliggøre langt hyppigere og derfor mere attraktive jernbaneforbindelser, også for dansk erhvervsliv.

Regeringen vil arbejde for, at transittrafikken igennem Danmark vil indebære så lille miljøbelastning, trængsel på vejnettet og uheldsrisiko som muligt.

De faste forbindelser

Der har i en årrække været bred tilslutning til at udbygge de faste forbindelser over Storebælt og

Øresund for herigennem at skabe et sammenhængende landtransportsystem internt i Danmark og mellem Danmark og de omgivende lande.

De faste forbindelser har også en væsentlig betydning for de landområder, der bindes tættere sammen. Oplandene for byer og erhvervsvirksomheder udvides, rejsetiderne forkortes drastisk og trafikken vil ikke være påvirket af vejrliget. Storebæltsforbindelsens åbning forventes at bringe Odense ind i pendlingsafstand fra København, ligesom Øresundsforbindelsen vil åbne mulighed for integration af arbejdsmarkeder, bosætning og erhvervsliv på de to sider af sundet.

Storebælt

Folketinget vedtog i sommeren 1987 anlægsloven for den faste forbindelse over Storebælt.

Storebæltsforbindelsen vil rumme en afgørende betydning for jernbanetrafikken, som har en særlig fordel af, at den tidsrøvende færgeoverfart falder bort. Togpassagertrafikkens konkurrenceposition i forhold til fly og bil vil blive styrket, og der regnes med, at passagertogtrafikken mellem

Øst- og Vestdanmark vil blive mere end fordoblet efter åbning af baneforbindelsen i foråret 1996. Vejdelen tages i brug to år senere.

Storebæltsforbindelsen tjener først og fremmest den indenlandske trafik, men vil også kunne spille en rolle for den internationale godstogstrafik. Den muliggør, at transitgodstrafik samt import- og eksporttrafik til hovedstadsområdet kan føres over Storebælt og landegrænsen til Tyskland. Derved kan al international godstogstrafik samles på én streng og give mulighed for en bedre betjening af erhvervslivet i såvel Øst- som Vestdanmark. De godstog, som undgår færgeoverfarten mellem Rødby og Puttgarden, kan herved spare så meget tid, at det mere end opvejer den længere kørsel over Storebælt.

Øresund

I 1991 indgik den danske og svenske regering en aftale om etablering af en fast forbindelse over Øresund. Efter vedtagelsen af anlægsloven om Øresundsforbindelsen i august 1991 blev aftalen ratificeret.

Tilslutningsanlæggene består af en jernbane fra Københavns Hovedbanegård til Københavns



Storebæltsforbindelsen reducerer rejsetiden mellem Øst- og Vestdanmark.

Lufthavn i Kastrup samt en godsbane fra Vigerslev til Kalvebod og en motorvej fra Amagermotorvejen til lufthavnen. I alt 18 km jernbane og 9 km motorvej. De danske tilslutningsanlæg inklusive jernbanestationen ved lufthavnen forventes ibrugtaget i 1998.

Kyst-kyst anlægget tænkes udformet som en sænketunnel på strækningen Kastrup - kunstig ø, syd for Saltholm og en lav/højbro på strækningen mellem den kunstige ø og Malmö.

Øresundsforbindelsen forventes ibrugtaget for både jernbane og vej inden 2001.

Øresundsforbindelsen tjener flere formål. Vigtigst er det at skabe mulighed for en regional integration mellem hovedstadsområdet og Malmöområdet for herigennem at etablere et vækstcenter i Skandinavien, der modsvarer Stockholm, Hamburg og Berlin.

Derudover vil Øresunds- og Storebæltsforbindelsen sikre en ubrudt jernbanelinie mellem Skandinavien og Kontinentet, der specielt kan sikre en hurtig og effektiv afvikling af banegodstrafikken gennem Danmark.

Den fulde udnyttelse af disse muligheder afhænger imidlertid af løsningen på kapacitetsproblemerne nord for Hamburg.

Femer Bælt

Med underskrivelsen af den dansk-svenske regeringsaftale om etableringen af en fast forbindelse over Øresund erklærede den danske regering sig samtidig rede til at arbejde for, at en fast forbindelse over Femer Bælt bliver gennemført under forudsætning af, at hensyn til miljø og økonomi kan tilgodeses.

Det er *regeringens* holdning, at hensynet til udvikling af banetrafikken, herunder en tilknytning af hovedstadsområdet og det øvrige Skandinavien til det europæiske højhastighedsnet, er udgangspunktet for en Femer Bælt forbindelse.

Der gennemføres nu fælles dansk-tyske undersøgelser vedrørende en forbindelse over Femer Bælt med henblik på at tilvejebringe det nødvendige beslutningsgrundlag.

Undersøgellesarbejdet omfatter følgende trafikale løsninger:

- en ren jernbaneforbindelse, evt. kombineret med en biltogs-løsning

- en kombineret bane/vej-forbindelse.

For hver af disse trafikale løsninger omfatter undersøgelserne tekniske og miljømæssige vurderinger af flere anlægstekniske udformninger: Boret tunnel, sænketunnel, bro eller kombinationer heraf.

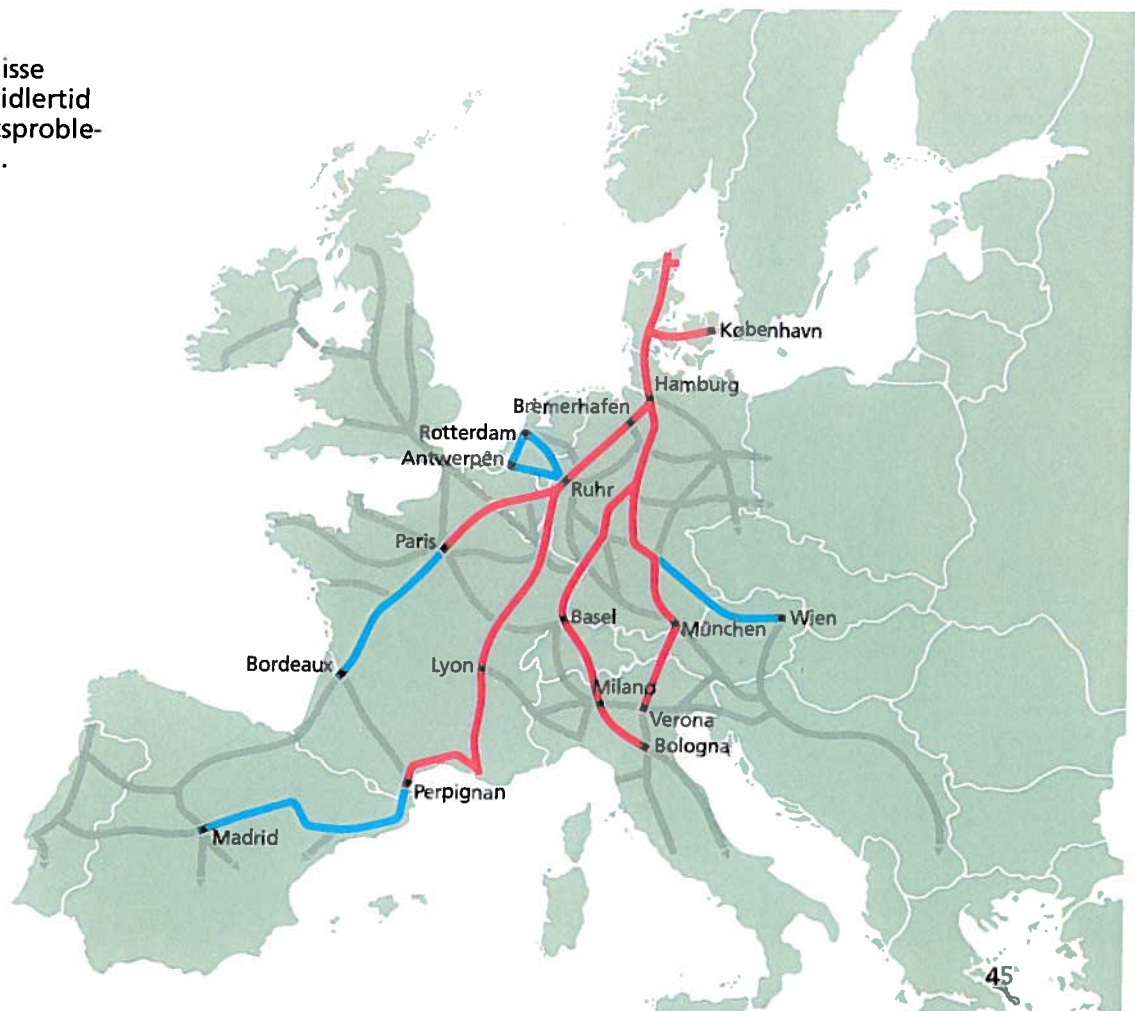
Mål og strategier

Der vil nu blive gennemført forundersøgelser vedrørende en fast forbindelse over Femer Bælt. Disse undersøgelser forventes gennemført inden udgangen af 1996.

En Femer Bælt forbindelse i kombination med udbygning af de tilstødende baner rummer mulighed for direkte højhastighedstog fra Stockholm og Oslo via København til Hamburg og Berlin, samt for en effektiv aflastning af lastbiltrafikken i den lange gennemkørende transittrafik. *Regeringen* finder, at det er nødvendigt at se Femer Bælt forbindelsen i sammenhæng med disse perspektiver og med en afvejning af de samlede fordele for det danske samfund.

Kombinerede transporter til kontinentet

- Direkte kombitog
- Supplerende kombitog
- EFs kombinet



Havne og søtransport

Søtransporten er den dominerende godstransportform i den danske import og eksport. Godt 70 pct. af den transporterede tonmængde kom til eller forlod landet på skibe i 1992, svarende til ca. 52,5 mio. tons.

Søtransporten omfatter væsentligst bulkgoods, og mere end halvdelen består af faste og flydende brændstoffer. Foderstoffer, gødningstoffer og grus, sand og sten er andre væsentlige varegrupper, der transporteres på skib i den internationale trafik.

Der har været en stadig vækst i den søværts containertrafik til og fra Danmark. Denne trafik udgjorde i 1992 ialt ca. 4,3 mio. tons, hvoraf godt 80 pct. var eksport.

Den nationale søtransport udgjorde i 1992 11,3 mio. tons gods,

hvoraf 1,6 mio. tons bestod af opfisket sten, sand og grus. I øvrigt er den nationale søtransport helt domineret af bulktransporter, primært kultransporter fra kulterminalerne i Ensted og Århus til de forskellige kraftværkshavne. Derudover omfatter de nationale transporter hovedsageligt olie, cement, gødningstoffer, sten og klinker. Industriprodukter og andre højt forarbejdede varer bliver stort set ikke transporteret på skib i den nationale trafik.

Den internationale søtransport udføres dels som trampfart for bulktransporternes vedkommende, dels som linietrafik. Linietrafikken er domineret af feeder trafik mellem de danske havne og de store vesteuropæiske basishavne. Derudover udføres en del trampfart til landene omkring Østersøen og Nordsøen ved hjælp af coastere. Den nationale skibstrafik udføres dels af coastere, dels af pramme, der er specielt udviklet til kultransporter.

Skibstransport er alt andet lige en miljøvenlig transportform. Energiforbruget pr. tonkm er knapt 4 gange større for lastbiltrafik end for skibstrafik. Den resulterende forurening pr. tonkm er generelt mindre for skib end for lastbil.

Mål og strategier

Regeringen ønsker at fremme søtransporten som led i en opprioritering af miljøvenlige transportformer i det omfang, det er samfundsøkonomisk hensigtsmæssigt.

Det er i den forbindelse *regeringens* vurdering, at coastertrafikken har mulighed for fornyet fremgang bl.a. i forbindelse med, at samhandelen med landene omkring Østersøen udvikles.

Potentialet for overflytning af gods fra vej til skib findes inden for transport af forarbejdede varer. For producenter af højværdivarer udgør transportomkostningerne imidlertid en relativt lille del af de samlede omkostninger, og andre faktorer som præcision og regularitet er af stor betydning ved valget af transportmiddel. Producent-



Feedertrafik sikrer regelmæssig godstransportforbindelser til de store nordvesteuropæiske basishavne Hamburg, Bremen, Rotterdam og Antwerpen.

ter af højværdivarer vil kun i begrænset omfang skifte til en billigere transportform, med mindre denne kan tilbyde et i forhold til lastbiltrafik effektivt alternativ.

Hvis søtransport skal have en bedre konkurrenceposition, er det væsentligt, at der udvikles forbedrede transportkoncepter, hvor søtransporten integreres i den samlede dør-til-dør transportkæde. Sådanne koncepter er udviklet af linierederierne, men de benytter i vid udstrækning landtransport i forbindelse med transporten til og fra basishavnene.

Det bør undersøges nærmere, hvilke destinationer og hvilke overflytningspotentialer der vil være af særlig interesse for søtransporten.

Havne

Søtransportens godsterminaler er havnene. Såvel den internationale trafik, som den nationale trafik passerer gennem de danske havne. Godsomsætningen på de danske havne var i 1992 på ca. 73,6 mio. tons, hvoraf udlosset gods udgjorde 62 pct. En række havne

fungerer desuden som færgehavne, og den samlede godsomsætning på færgehavnene androg ca. 30 mio. tons, hvoraf de 15 mio. tons var national trafik. Endelig opgøres omsætningen på fiskerihavnene særskilt, og i 1992 androg denne omsætning ca. 2,2 mio. tons.

De 6 største trafikhavne har ca. 40 pct. af den samlede godsomsætning over de danske havne eksklusive færgegods og fisk, mens privathavnene tilsvarende har knapt 40 pct. af godsomsætningen.

Størstedelen af det gods, der håndteres, er bulkgoods. Men mængden af containergods har udviklet sig hastigt i de sidste 20 år. De vigtigste containerhavne i Danmark er Århus, København og Esbjerg.

Konkurrence mellem havne

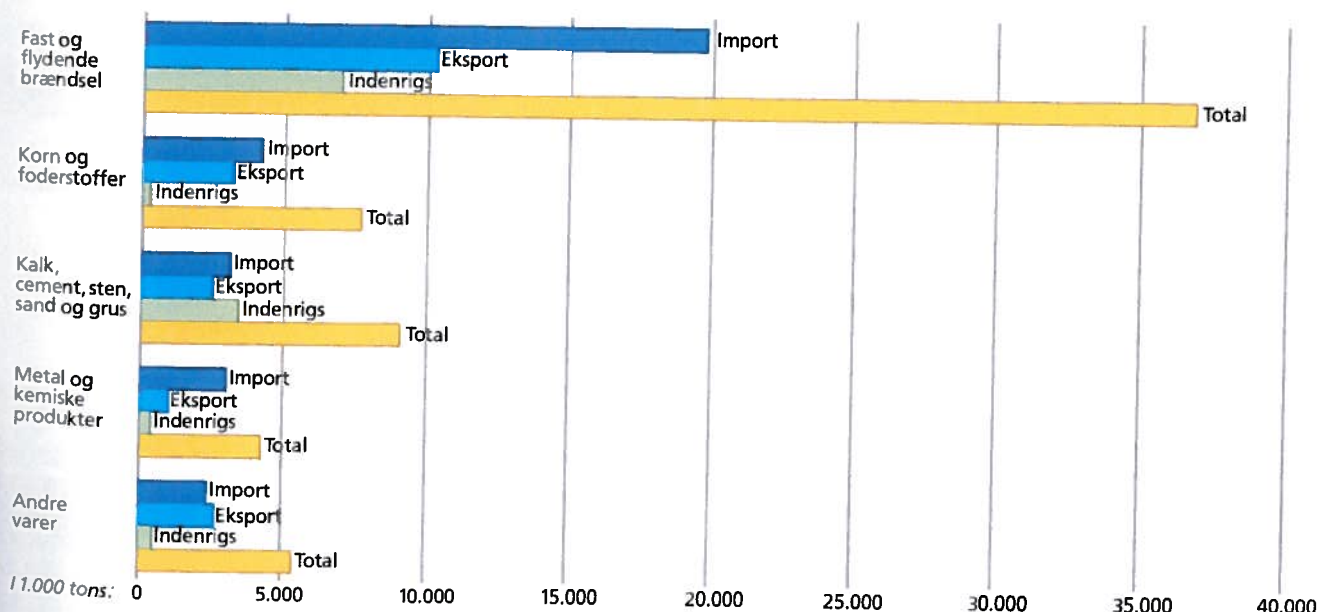
Styringsmulighederne er forskellige for statshavnene og de kommunalt styrede trafikhavne. Pr. 1. januar 1991 trådte den nye trafikhavelov i kraft. Med den nye lov ophørte Trafikministeriets investeringskontrol, og der skete en liberalisering af takstfastsættelsen. De kommunalt styrede havne kan pr. 1. januar 1995 frit fastsætte

skibs- og vareafgifter, men havnene skal fortsat finansiere alle investeringsprojekter gennem disse takster. Det betyder, at havnene kommer til at fungere på virksomhedsmæssige præmisser, og de må som hovedregel ikke subsidieres af eller optage lån fra kommunen.

Med den nye trafikhavelov vil konkurrencen mellem de enkelte havne skærpes. Det vil formentlig betyde en yderligere koncentration af trafikken på de bedst beliggende, bedst trafikbetjente og mest konkurrencedygtige havne på bekostning af de mindre havne. I disse vil havneområdet kunne udvikles til rekreative områder midt i byerne til gavn for både indbyggerne og turismen.

Det er *regeringens* opfattelse, at antallet af havne i Danmark i forhold til det nuværende transportbehov er stort. Etablering af nye havne vil derfor ikke blive godkendt, med mindre der sker markant tilvækst af nye godsstrømme i det pågældende område. *Regeringen* mener i denne forbindelse ikke, der p.t. foreligger dokumenteret materiale, der kan begrunde etablering af en ny offentlig trafikhavn ved Stigsnæs.

Søfartens nationale og internationale godsomsætning fordelt på hovedvaregrupper 1992



Statshavnernes investeringer bevilges over finansloven og statshavnernes takstfastsættelser skal godkendes af Trafikministeriet. Statshavnernes frihedsgrader til selvstændige dispositioner er begrænset. De statslige trafikhavne har for øjeblikket et driftsoverskud, og der kan eventuelt være basis for at udskille disse som selvstændige kommercielle virksomheder. Fiskerihavnene har et større driftsunderskud.

De faste forbindelser

Åbningen af de faste forbindelser vil flytte gods til landtransportmidlerne. På den anden side kan de faste forbindelser medføre en udvidelse af oplandene for de største og mest velplacerede havne. Dette gælder såvel nationalt som internationalt.

Ved åbning af den faste forbindelse over Øresund vil godsomsætningen over Københavns havn blive reduceret på grund af bortfald af DanLink trafikken. Til gengæld kan Københavns havn eventuelt udvide sit opland til også at omfatte en del af Skåne.

Konkurrencen blandt Øresundsregionens havne er imidlertid stærk, og det bør undersøges, om adgangsforholdene for landtrafikken fra Sverige eventuelt kan forbedres.

Mål og strategier

Det er *regeringens* vurdering, at de danske havne generelt er veludbyggede, og at adgangsforhold såvel fra søsiden som fra landsiden fungerer tilfredsstillende. Der er således ikke et akut behov for en oprustning af infrastrukturen omkring havnene. Der kan dog være enkelte tilfælde, hvor vej-, bane- og havnemyndigheder i samarbejde bør gå ind for at forbedre infrastrukturen. Dette gælder specielt de havne, hvor kombinerede transportløsninger er en mulighed.

For at styrke søtransporten, herunder kombitrafikken, i forhold til andre transportformer er det væsentligt, at den samlede transportydelse fungerer effektivt. De danske havne har indenfor den nuværende lovramme begrænsede muligheder for at indgå i samlede transportløsningskoncepter. Havnens rolle i denne

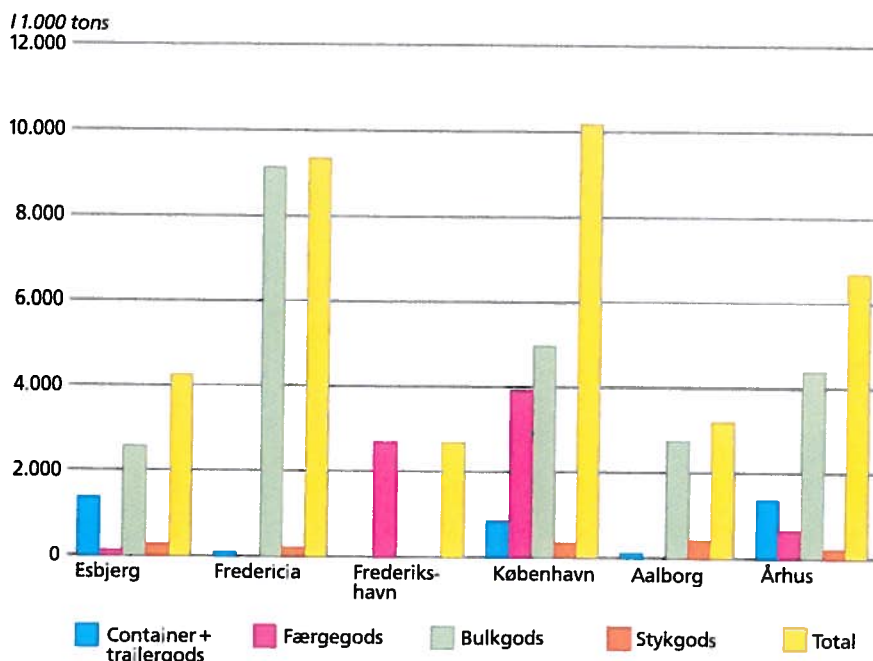
forbindelse samt de tilhørende organisatoriske forhold bør nærmere overvejes.

Også på europæisk plan arbejdes der på, at havne og søfart får forbedrede konkurrencemuligheder. Der arbejdes i øjeblikket med udvikling af det transeuropæiske net for havne og nærsøfart, der er et af de tiltag, der skal placere søfarten i den fremtidige europæiske transportpolitik. *Regeringen* vil gennem EF arbejde på, at der også på havneområdet opnås større gennemsigtelighed i takst- og subsidieringspolitikken, således at den europæiske havne- og søfartspolitik falder i tråd med den danske.

Det er *regeringens* opfattelse, at man bør overveje, om de statslige trafikhavne i fremtiden skal have større handlefrihed og ansvar, samt i højere grad have mulighed for at operere som kommercielle virksomheder.

For øjeblikket er de fremtidige organisatoriske og økonomiske muligheder for Esbjerg havn ved at blive klarlagt bl.a. i relation til statens investeringer.

Godsomsætningen på 6 udvalgte trafikhavne 1992



Regeringen finder, at det bør overvejes, om det vil være muligt at gavne miljøet gennem differencierede havneafgifter for skibe.

Færger

Færgeruterne er en forlængelse af landtransportsystemerne over vand, hvor dette er nødvendigt af hensyn til sammenhæng i den landbaserede infrastruktur.

De stærkest trafikerede færgeruter i dag er Storebæltsoverfarterne, Odden-Ebeltoft, Helsingør-Helsingborg, Rødby-Puttgarden og Frederikshavn-Göteborg. Hver af disse ruter overfører mere end 2 mio. passagerer på årsbasis, og mere end 0,5 mio. biler.

En række af de nævnte færgeruter besejles i dag af DSB. Den kommende strukturændring i DSB vil resultere i en udskillelse af rederifunktionerne i et selvstændigt statsligt aktieselskab. Dette selskab vil blive ansvarlig for den fortsatte færgedrift, herunder også vedligeholdelse og anskaffelse af den nødvendige tonnage til gennemførelse af driften.

Med etablering af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund undergår færgetrafikken i Danmark markante ændringer. Specielt på Kattegat og Storebælt betyder det nedlæggelse af en del af ruterne.

Ifølge forliget om Storebælt skal der fremover opretholdes mindst en af Kattegatruterne. Kattegatudvalget har vurderet, at Odden-Ebeltoft har de største potentialer i sig, og der er intet der peger i retning af, at forholdene har ændret sig. Men *regeringen* ønsker, at det undersøges, om der vil være driftsøkonomi i at opretholde Århus-Kalundborg som en godsrute med begrænset passagerkapacitet samt at undersøge potentialet for overførsel af løstrailere med færger mellem landsdelene over en nats forløb.

De nuværende færger er belastende for miljøet. Det betyder blandt andet, at åbningen af den faste forbindelse over Storebælt vil have en positiv miljøeffekt på kort sigt set i forhold til fortsat færgefart. Det er *regeringens*

opfattelse at der i fremtiden må sættes på udvikling af mere miljøvenlige færger.

Regeringen er opmærksom på udviklingen af hurtiggående færger. Denne teknologi har for øjeblikket et væsentligt større energiforbrug end traditionel færgedrift. De trafikale, miljømæssige og samfundsøkonomiske effekter for de hurtiggående færger bør vurderes nærmere som grundlag for en stillingtagen til de miljøkrav, der bør stilles til hurtiggående tonnager.

Regeringen vil endvidere overveje mulighederne for at indføre en brændstofafgift i færgetrafikken.

Også i forbindelse med sikring af de mindre øers fremtid spiller færgerne en vigtig rolle. *Regeringen* mener, at det er vigtigt at sikre en fornuftig betjening af landets mindre øsamfund. En udskiftning af de i mange tilfælde gamle øfærger vil endvidere have en positiv effekt på miljøet.

De vigtigste danske containerhavne har en stigende omsætning.



Flytrafik

Flytrafikken i Danmark samt til og fra Danmark omfattede i 1992 ca. 12 mio. rejser, hvoraf 2,1 mio. rejsende var indenlandske flypassagerer. I perioden 1980-1990 steg antallet af flypassagerer konstant, både i indenrigs- og udenrigs-trafikken.

Ved gennemførelsen af de tre EF-forordninger, der udgør den såkaldte tredje luftfartspakke, pr. 1. januar 1993, fuldførtes liberaliseringen af luftfarten indenfor EF. Norge og Sverige er senere blevet omfattet af disse regler gennem en særaftale.

For selskaberne betyder dette i praksis især, at de har fri adgang til ruter indenfor området, og at de frit kan sætte deres priser. Samtidig er myndighedernes tekniske, operative og økonomiske krav i forbindelse med udstedelse af licens til luftfartsselskaberne blevet harmoniseret.

Efter en række overgangsordninger vil liberaliseringen af markedet senest i 1996-97 også være fuldt gældende for dansk indenrigsflyvning.

Luftfartsselskaber registreret indenfor EF kan med ikrafttrædelsen af tredje luftfartspakke opfatte hele EF samt Norge og Sverige som deres hjemmemarked. Selskaberne har dermed fået større frihed til at konkurrere med hinanden.

Indenrigstrafikken

Indenrigsflytrafikken i Danmark omfattede i 1992 2,1 mio. rejsende. Dette repræsenterer et fald på 16 pct. i forhold til 1990. Antallet af rejsende i indenrigstrafikken er påvirket af den generelle udvikling i flytrafikkens passagerudvikling, der har udvist fald fra 1990 til 1992.

De vigtigste indenrigsruter er København - Tirstrup (Århus) og København - Aalborg, der omfatter ca. 40 pct. af samtlige indenrigsrejsende.

Den forestående liberalisering af indenrigstrafikken kan medføre, at passagererne spredes på flere ruter og flere forskellige selskaber. Denne udvikling vil, alt andet lige, medføre fald i passagertallet på de eksisterende ruter til København. Som følge heraf må det forventes, at luftfartsselskaberne vil tilpasse trafikken omfang enten ved ændringer i antal frekvenser, ved tilpasning af flymateriellet eller ved andre ændringer, der kan påvirke markedsf forholdene, herunder prisændringer.

Storebæltsforbindelsen, der forventes åbnet for togtrafik i 1996 og for vejtrafik i 1998, vil betyde en skærpelse af konkurrencen mellem fly og landtransportmidler i trafikken mellem København og Jylland-Fyn. De foreliggende prognoser indebærer en nedgang i indenrigsflytrafikken på op til

30 pct. Dette afhænger dog af det fremtidige flyudbud, herunder ikke mindst priserne.

Med åbningen af Øresundsforbindelsen forbedres trafikforbindelserne til Bornholm bl.a. med direkte tog mellem København og Ystad. Det vil dog næppe påvirke flyruten til Bornholm væsentligt, fordi en stor del af rutens passagerer er forretningsfolk, som formentlig fortsat vil foretrække den hurtigste befordring.

Københavns Lufthavn

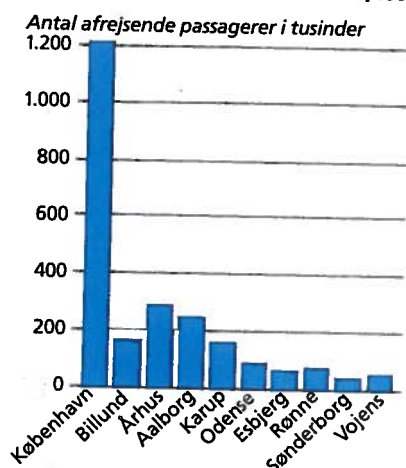
Den skærpede konkurrence i den internationale flytrafik medfører i første række en øget opmærksomhed om de muligheder, Københavns Lufthavn har på kort og længere sigt.

Københavns Lufthavn er et fuldt statsejet aktieselskab, der blev oprettet i 1990. I de første år som aktieselskab har der kunnet fremvises stigende driftsoverskud, og for 1993 forventes et overskud før skat på op i mod 220 mio. kr. Der forberedes et salg af indtil 25 pct. af statens aktier til private.

Mål og strategier

I forhold til antallet af passagerer, der benytter lufthavnen i Kastrup, rangerer den som den syvende største i Europa. Det er regeringens målsætning, at lufthavnens position som en kommercielt drevet international lufthavn skal fastholdes og styrkes. I den for-

Afrejsende indenlandske passagerer fra større danske lufthavne, 1992



Flytrafikken er blevet liberaliseret inden for EF. Snart vil konkurrencen på luftrafikmarkedet skærpes.

bindelse er det bl.a. væsentligt, at Københavns Lufthavns konkurrencedygtige takstniveau oprettholdes.

En anden væsentlig faktor er sikringen af banesystemets kapacitet ved passende ind- og udflyvningsprocedurer. På længere sigt er det sandsynligt, at Roskilde Lufthavn, som er en del af selskabet, kan få en mere fremtrædende rolle som aflastningslufthavn.

Prognosen for trafikudviklingen i Københavns Lufthavn frem til 2005 indebærer godt 70 pct. stigning i passagemængderne og ca. 40 pct. stigning i antallet af flyoperationer.

Regeringen ønsker, at der gennemføres en række udbygningstiltag i Københavns lufthavn for at fastholde og befæste dens internationale position. I takt med de forventede trafikstigninger påregner lufthavnen over den kommende 10-års periode at skulle investere i størrelsesordenen 6 mia. kr. i kapacitetsudvidelser og renovering og fornyelser af eksisterende anlæg. Centralt er heri udbygningen af lufthavnens udenrigsterminalkompleks og terminalområdet i forbindelse med den nye jernbanestation ved Kastrup. Samtidig vil etablering af den faste forbindelse over Øresund inclusive jernbanestationen åbne muligheder for at tiltrække en række nye rejsende fra det sydlige Sverige til Københavns Lufthavn.

Der vil blive gjort en forstærket indsats for at forbedre forholdene for luftfragten i Københavns Lufthavn.

Københavns Lufthavn ønsker en stærk fragtprofil, og satser derfor på at sikre de bedst mulige forhold for fragttrafikken i lufthavnen med henblik på at få etableret Københavns Lufthavn som det naturlige nordeuropæiske luftfragtcenter.

Provinslufthavne

Lufthavnene i Aalborg, Odense og på Bornholm drives af staten. De øvrige provinslufthavne drives i kommunalt regi.

Åbningen af Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen vil påvirke passagertallet i indenrigs-trafikken. Det forventes især at berøre de destinationer, hvor rejsetid med bane reduceres i et sådant omfang, at det tidsmæssigt kan blive mere attraktivt at benytte bane end at benytte fly ved rejser mellem København og den udvalgte destination. Det forventes især at berøre trafikunderlaget for Odense, Århus og Billund lufthavne. Esbjerg, Sønderborg, Karup og Aalborg vil have forholdsvis lange rejsetider med bil og tog også efter åbning af den faste forbindelse, og der forventes derfor kun beskedne overflytninger fra fly til de andre transportmidler.

Trods effekten af Storebæltsforbindelsen forventes det dog, at antallet af indenrigspassagerer vil begynde at stige igen i slutningen

af århundredet. Denne forventning bygger særligt på antagelser om den generelle økonomiske vækst, men også den udvikling, der vil kunne finde sted, når liberaliseringen er fuldt gennemført for dansk indenrigsflyvning.

Liberaliseringen i de senere år har muliggjort oprettelse af internationale forbindelser fra provinslufthavne til EF samt til Norge og Sverige. Der kan blive tale om en vis vækst i denne trafik, koncentreret om de lufthavne, der i dag har en vis udenrigstrafik, hvilket navnlig gælder Billund og Århus.

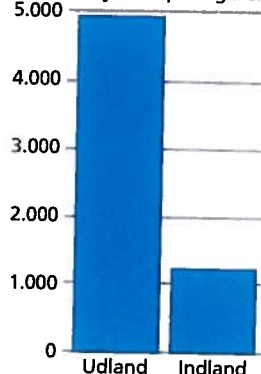
Mål og strategier

Fremtidige anlæg og udvidelser af flyvepladser kræver Trafikministeriets tilladelse efter en vurdering af behovet for flyvepladskapacitet. Regeringen er af den opfattelse, at der er for mange flyvepladser i Danmark, hvorfor man vil være meget tilbageholdende med at give yderligere tilladelser til anlæg og udvidelser af flyvepladser.

Fra statens side har man efter forespørgsel fra lokale erhvervsorganisationer erklæret sig villig til at lade Aalborg og Odense lufthavne overgå til drift i privat regi, men interessen på lokalt plan viste sig alligevel ikke at være tilstrækkelig. På længere sigt vil regeringen imidlertid overveje, hvorvidt disse lufthavne fortsat bør drives i rent statslig regi, og i givet fald, hvordan der kan opnås balance i driften. Det ligger derimod fast, at Bornholms Lufthavn fortsat skal drives i statslig regi.

Afrejsende indenlandske og udenlandske passagerer fra Københavns Lufthavn, 1992

Antal afrejsende passagerer i tusinder



Hovedstads- områdets trafik

Hovedstadsområdet bestående af Københavns, Frederiksborg og Roskilde Amter samt Københavns og Frederiksberg Kommuner er det tættest bebyggede og trafikerede område i Danmark både hvad angår individuel og kollektiv persontrafik og godstrafik. Hovedstadsområdet tegner sig for ca. 35 pct. af det samlede persontransportarbejde og omkring en fjerdedel af det samlede godstransportarbejde har start og/eller mål i hovedstadsområdet.

Med Øresundsforbindelsens jernbane og motorvej og med udbygningen af Københavns lufthavn får

København en overordentlig god tilgængelighed - nationalt og internationalt - både med bil, bane og fly.

Udpegningen af Ørestaden på Amager som nyt toplokaliseringsmål kan sammen med sigtet om at afkontorisere det historiske indre byområde, etablering af letbaner til Amager og banen til Lufthavnen og Sverige via Ørestaden, ses som elementer i en politik, der fremmer og udnytter de nye lokaliseringsmuligheder, og som samtidig afbøder de mulige ulemper som følge af væksten ved at flytte biltrafik over på de nye baner.

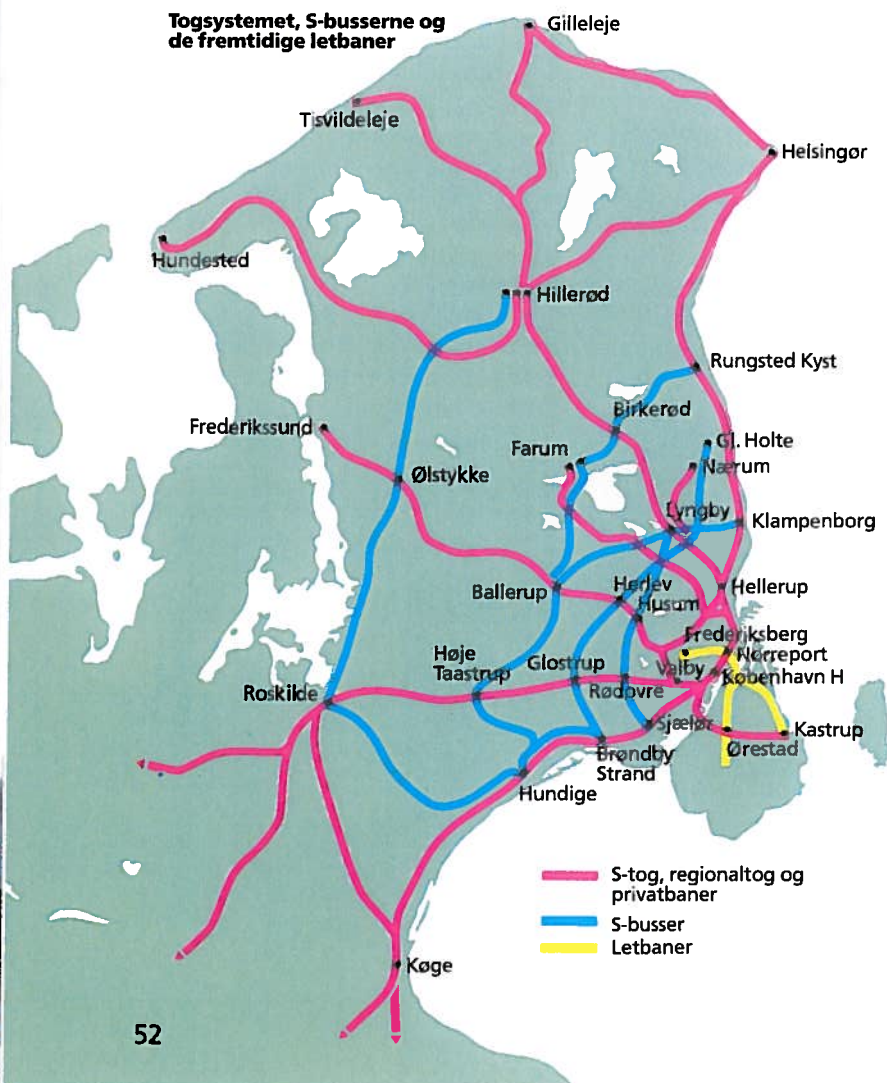
København skal forblive en vel fungerende, smuk og ren by. Det skal være let at komme rundt. Trafikken må ikke kvæle bylivet og skade miljøet. De mest værdifulde byområder skal friholdes til fodgængere, cyklister og lokaltrafik. Forudsætningen for at dette mål kan nås, er, at det kollektive

trafiksystem forbedres, samt at vejnettet tilpasses, så den nødvendige trafik kan komme frem på de overordnede veje, mens lokalområderne fredeliggøres.

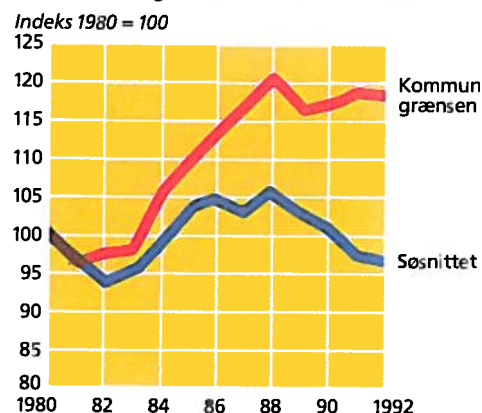
Trafikken i hovedstadsområdet

Hovedstadsområdet har lavere biltæthed end Stockholm og de fleste andre europæiske storbyer af samme størrelse, og trods mindre vejudbygning er der langt færre trængselsproblemer.

I de to centralkommuner har biltætheden været stagnerende, og trafikken med bil har i en årrække været stagnerende eller svagt faldende. Dette er en markant forskel fra mange andre byer, hvor der ses voksende trafikproblemer i de ældre byområder. Dette skyldes først og fremmest, at de indre byområder ligger i et hjørne af hovedstadsområdet, så presset fra den gennemkørende trafik har været mindre end i mange andre byer, men kan også tilskrives Fingerplanen, som har samlet byggeriet om stationer og banelinier. Privatbiler står for 40 pct. af det samlede persontransportarbejde i centralkommunerne.



Biler og busser over Søsnittet* og kommunegrænsen i København 1980-1992



*Incl. Langebro og Knippelsbro

I omegnen har biltrafikken været kraftigt stigende i takt med et stigende antal boliger og arbejdspladser og med stigende biltæthed. Arbejdspladserne er gennemgående blevet placeret dårligt i forhold til kollektiv trafik, og det har øget bilbrugen betydeligt. Privatbilernes andel af det totale persontransportarbejde er i Københavns forstæder knapt 70 pct.

Bane- og bustrafikken i hovedstadsområdet har i en årrække været svagt faldende såvel relativt som absolut. Faldet har først og fremmest ramt bustrafikken, mens togtrafikken har bevaret sin trafik. På det seneste har også S-togs-trafikken haft tilbagegang, mens regionaltrafikken stort set er uændret. Bus- og togtrafikens andel af persontransportarbejdet er på små 30 pct. i centralkommunerne, og på ca. 20 pct. i Københavns forstæder.

Cykeltrafikken spiller en ikke ubetydelig rolle. I de senere år er der gjort en væsentlig indsats med anlæg af cykelstier og cykelruter, og i dag afvikles 10 pct. af

persontransportarbejdet i centralkommunerne og 5 pct. af persontransportarbejdet i Københavns forstæder på cykel. Dette er store andele sammenlignet med de fleste andre europæiske storbyer.

Forventningerne til tendensen i den videre udvikling er, at biltrafikken i hovedstadsområdet fortsat vil stige afhængigt af stigningen i biltallet, og at den kollektive trafik vil falde svagt. Åbning af banen til lufthavnen og Sverige og ibrugtagning af letbanerne i forbindelse med Ørestaden vil give den kollektive trafik et løft, der vil kunne modvirke den faldende tendens.

Mål og strategier

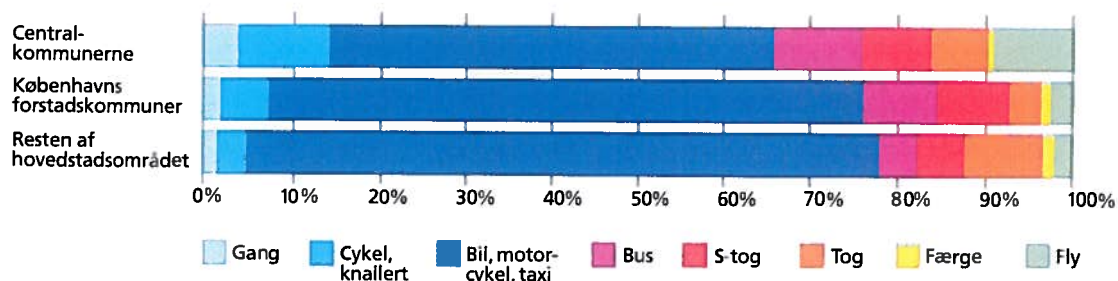
Den kollektive trafik spiller en særlig rolle i hovedstadsområdet, dels fordi passagerunderlaget er stort, og dels fordi den kollektive betjening med tog og bus er integreret og godt udbygget, og derfor har en væsentlig andel af persontrafikken. Succesen for

de nye S-bus-linier på tværs af radialerne i hovedstadsområdet viser, at der er nye potentialer for den kollektive trafik også i den eksisterende situation.

Det er *regeringens* mål at styrke den kollektive trafik i hovedstadsområdet for at fastholde og om muligt udvide den kollektive trafiks andel af den totale persontrafik.

Det er derfor et overordnet princip, at køproblemer på indfaldsvejene ikke skal løses med vejudbygninger, men ved at satse på kollektiv trafik. Endvidere er det *regeringens* synspunkt, at den lokaliseringspolitik, der har været udgangspunktet for den statslige behandling af forslagene til regionplanrevisionen i 1993 for hovedstadsområdet skal fortsættes og forstærkes. Lokaliseringspolitikken har til formål at understøtte den kollektive trafik og forbedre tilgængeligheden for alle ved at samle virksomhedslokaliseringen omkring de kollektivt bedst betjente stationer på banenettet.

Persontransportarbejdet for 16-74-årige indbyggere i hovedstadsområdet fordelt på transportmidler



Bilernes andel er mindst i de tættest befolkede områder

De københavnske S-tog står foran en udskiftning og ved at investere i nye tog med større kapacitet og bedre energiøkonomi vil man dels opnå en forbedret service for passagererne og dels et mindre energiforbrug. Endvidere betyder kapacitetsudvidelsen, at der er plads til et øget antal passagerer f. eks. som følge af stigende pris på bilkørsel eller af vækst i antal arbejdspladser i tilknytning til banenettet.

En fremtidig udbygning af S-togsnettet koncentrerer sig dels om anlæg af dobbeltspor fra Ballerup til Veksø inkl. etablering af et par stationer, heraf en i Måløv, hvorved betjeningskvaliteten i Frederikssunds-fingeren kan forbedres, og dels om forlængelse af Ringbanen fra Hellerup via Vanløse til Sjælør. Herved vil der blive omstigningsmuligheder mellem de enkelte grene på S-togsnettet.

Med vedtagelsen af loven om Ørestaden er de første skridt taget til at introducere letbaner som et nyt kollektivt trafikmiddel i Danmark. Det er regeringens vurdering, at letbaner sandsynligvis på længere sigt kan komme til at spille

en større rolle i den kollektive betjening af de store byer, og erfaringerne med Ørestadsbanerne vil derfor være af stor vigtighed.

Et andet meget vigtigt middel til at fremme den kollektive trafik er en øget anvendelse af busbaner, specielt i sammenhængende busbanenet med busprioritering, men også blot på strækninger, hvor der er fremkommelighedsproblemer for bustrafikken.

Hvis man på længere sigt ønsker at satse på letbaner, eksempelvis som foreslået af HT, vil det i første omgang være hensigtsmæssigt, hvis man begynder at reservere vejarealer til busbaner i de ønskede tracéer.

Åbningen af den faste Øresundsforbindelse giver mulighed for en ny dansk-svensk regionaltogets betjening over Sundet, hvor tog fra Danmark fortsætter ud over Malmö og tog fra Sverige fortsætter ud over Københavns Hovedbanegård. For at sikre den kollek-

tive banetraffiks udnyttelse af den faste forbindelse er der brug for at investere i togsæt af en ny type, der er indrettet til de to forskellige strømsystemer og signalsystemer, der findes på hhv. dansk og svensk side. Da togsættene skal køre i den sjællandske regionaltrafik mellem Roskilde hhv. Helsingør og København, vil de også betyde en materielfornyelse her.

Strækningen mellem København og Høje-Taastrup udgør i dag en flaskehals i myldretiden. Når de faste forbindelser åbner, vil problemerne vokse. En kapacitetsudvidelse vil derfor styrke den kollektive trafik, og også medvirke til at forbedre konkurrenceevnen for godstrafik på bane i forhold til vejtrafik.

Udbygning af visse veje

Staten og Københavns Amt har indgået en principaftale om medfinansiering af fire vejanlæg i Hovedstadsområdet.

Regeringen ser den særlige medfinansieringsordning for disse projekter som et positivt udtryk for



S-togene i hovedstaden står foran udskiftning. Ved at investere i nye tog med større kapacitet og bedre energiøkonomi vil man dels opnå en forbedret service for passagererne og dels et mindre energiforbrug.

den vægt, det lokale område lægger på at få afholdt de pågældende investeringer på det statslige vejnet.

Regeringen er indstillet på at overveje lignende løsninger andre steder for større, statslige projekter, der i øvrigt vurderes hensigtsmæssige. På samme måde som ved aftalen med Københavns Amt vil regeringen i det konkrete tilfælde søge Folketingets tilslutning til en sådan medfinansieringsordning.

Aftalen indebærer anlæg af en del af Tværvej, der bl.a. betjener godsterminalen ved Høje-Taastrup, og en del af Frederikssundsmotorvejens forlængelse. Sidstnævnte vil bl.a. kunne give væsentlige miljømæssige fordele lokalt.

Aftalen indeholder også en udvidelse af den nordlige del af Motorringvejen fra 4 til 6 spor. Herved vil der blive bedre muligheder for at lede den nord- og nordvest-fra kommende trafik til Amager med lufthavnen og Ørestaden og

til de vestlige dele af centralkommunerne uden om de tætte byområder. Endvidere omfatter aftalen en udvidelse af Helsingørsmotorvejen på strækningen fra Jægersborg til Øverødvej. Her er der tale om en kapacitetsudvidelse på en indfaldsvej, der også betjener den trafik, der kører uden om de tættere byområder ad Motorringvejen.

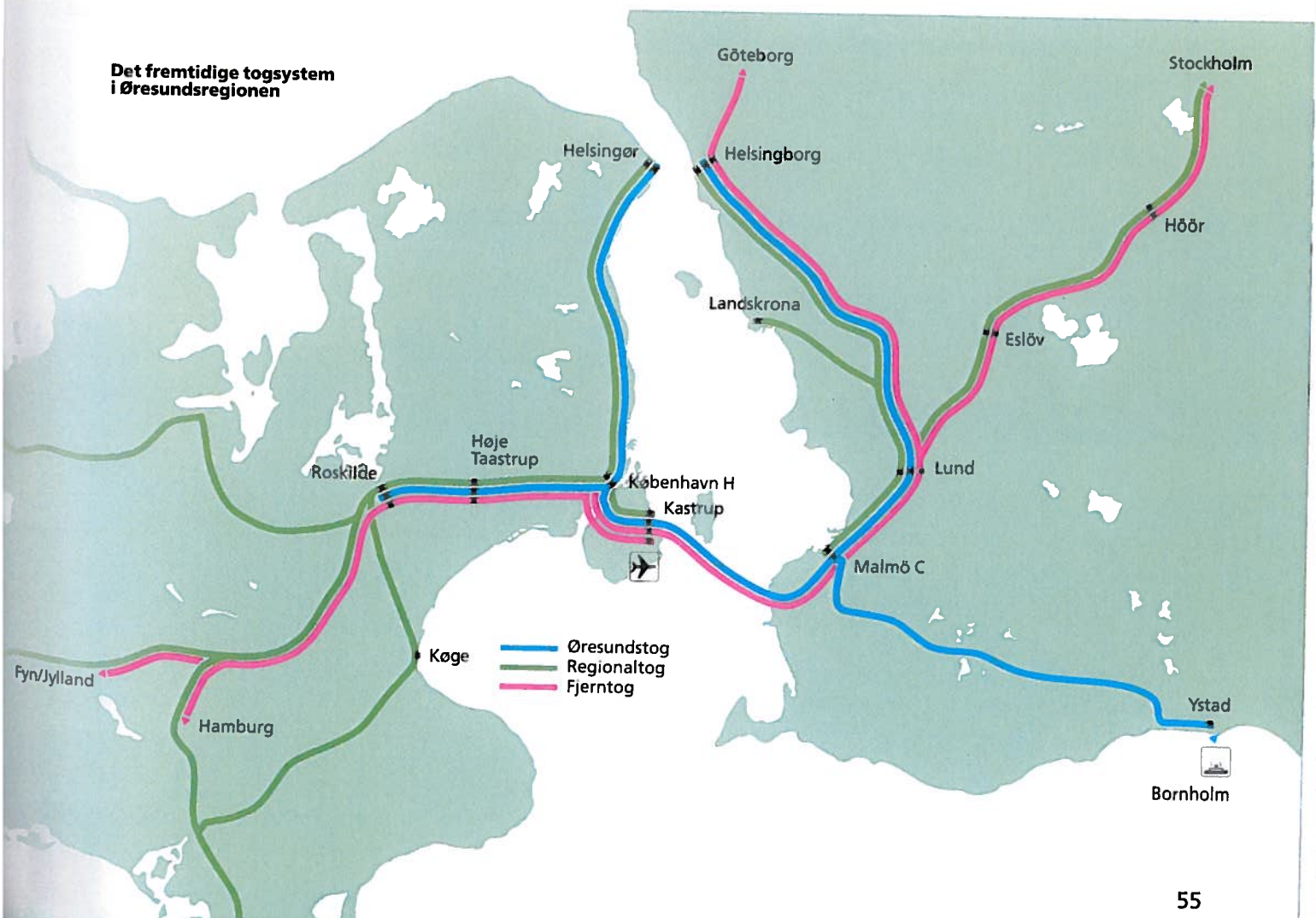
En kapacitetsudvidelse vil alt andet lige flytte trafik fra kollektiv trafik til biler, hvor målet som udgangspunkt er det modsatte. For at imødegå dette kan der i tilfælde af fremtidige kapacitetsproblemer på motorvejsnettets indfaldsveje til København blive tale om at prioritere højt udnyttede køretøjer såsom busser og biler med flere passagerer inden for de eksisterende kørespor. Herved gives bustrafikken en væsentlig og synlig fordel, ligesom der gives incitament til bedre udnyttelse af den enkelte bil. Endvidere vil trafikinformatiksystemer kunne medvirke til en bedre udnyttelse af den eksisterende kapacitet.

Der er indgået aftale mellem Staten og Frederiksborg Amt om etablering af Hillerødmotorvejens forlængelse fra vest for Hillerød til nordøst for Helsinge. Projektet skaber bedre forhold for biltrafik ind mod centrum og er derfor umiddelbart imod de opstillede mål, men aflaster de nord-sydgående veje mellem Arresø og Esrum Sø, og forbedrer derved forholdene i en række bysamfund på disse veje. Endelig skaber projektet mulighed for en bedre kollektiv betjening med bus af området, der i dag er relativt dårligt betjent.

Restriktioner for biltrafik

Erfaringer fra andre storbyer viser, at selv markante forbedringer i den kollektive trafik ikke er nok til afgørende at flytte biltrafik til kollektiv trafik. Dette skyldes bl.a., at reisetidsforskellene ofte er for store. Hvis man ønsker at begrænse biltrafikken i stort omfang, må forbedringerne for de alternative

Det fremtidige togsystem i Øresundsregionen



transportformer følges op af restriktioner for biltrafikken. Disse kan bl. a. bestå af inddragelse af vejareal til busbaner eller cykelstier/-ruter eller parkeringsrestriktioner som f. eks. indførelse af yderligere parkeringsafgifter og nedlæggelse af parkeringspladser. Københavns kommune har haft gode erfaringer med de parkeringsrestriktioner, kommunen har sat i værk.

Regeringen vurderer, at muligheden for at gennemføre regler, der sætter en øvre grænse for antallet af parkeringspladser, bør undersøges nærmere.

Et middel til begrænsning af biltrafikken i hele hovedstadsområdet er vejafgifter eller roadpricing, som muliggør, at bilisterne betaler for brug af vejnettet efter hvor langt, ad hvilken vej og hvornår de kører. Et sådant omfattende elektronisk system vurderes

først at være funktionsklart efter at være gennemtestet i brug i fuld skala andre steder i verden om 10-15 år. Mindre avancerede systemer, som kan bruges til betalingsstationer findes allerede. Ud over at kunne dæmpe biltrafikken, er vejafgifter en alternativ finansieringskilde, som vil kunne skaffe midler til en yderligere forbedring af transportsystemet i hovedstadsområdet.

Endelig vil også øgede afgifter på brændstof kunne have en dæmpende virkning på biltrafikken afhængig af afgifternes størrelse.

Forbedringer for cykel- og gangtrafik

Det er *regeringens* opfattelse, at cykel- og fodgængertrafikken fremover skal sikres gode og sikre vilkår også i hovedstadsområdet. Bl. a. vil medtageordningerne for cykler blive forbedret væsentligt i de nye S-tog, og i forbindelse med

udbygningen langs havnen skal der sikres et godt og sammenhængende stisystem for cyklister og fodgængere. Det er en opgave for regionale og kommunale myndigheder at skabe et sammenhængende stinet, der forgrener sig helt ud i lokalområderne, men *regeringen* vil med en pulje til medfinansiering af bl.a. sådanne projekter skabe mulighed for hurtigere gennemførelse.

Lokale handlingsplaner

Regeringen ønsker at påpege, at det er vigtigt, at kommunerne i hovedstadsområdet udarbejder trafik- og miljøhandlingsplaner, og at der på grund af det store sammenhængende byområde er brug for en høj grad af samarbejde kommunerne indbyrdes og mellem kommuner og amtskommuner ved udarbejdelse af planerne.

Lokal og regional kollektiv trafik

Den lokale og regionale rutebustrafik er et vigtigt led i det nationale kollektive trafiksystem. Over hele Danmark findes et tæt forgrenet net af buslinjer. Sammen med tog-, fly-, færge- og taxa-trafikken giver det mulighed for at nå alle rejsemål inden for riget med den kollektive trafik i løbet af samme dag.

Den lokale og regionale rutebustrafik er dog først og fremmest et tilbud til befolkningen rundt omkring i landet rettet mod dagligdagens behov for bolig/arbejdssteds-, uddannelses-, besøgs- og fritidsrejser.

Målt i transportarbejde er den lokale og regionale rutebustrafik omtrent på størrelse med jernbanetrafikken. Som for jern-

banerne har der igennem 80'erne været tale om en faldende markedsandel med deraf følgende økonomiske problemer.

I alt giver amter og kommuner uden for hovedstadsområdet omkring 1 mia. kr. i årligt tilskud for at opretholde systemet. Det svarer til omkring 50 pct. af de samlede udgifter. 750 mio. kr. gives i direkte tilskud og omkring 250 mio. kr. bruges til køb af skole- og uddannelseskort.

Til den kollektive trafik i HT-området ydes 1,1 mia. kr. i årligt tilskud.

Kommunerne køber derudover forskellige former for kørsel, hvor adgangen er forbeholdt bestemte befolkningsgrupper, f.eks. skolebuskørsel, sygekørsel, institutionskørsel m.m. Til disse formål bruges i størrelsesorden 1 mia. kr.

Transport for alle

En del af den danske befolkning har nedsat bevægelsesevne og har af denne grund problemer med at færdes i den kollektive trafik.

Problemerne kan delvist løses ved større tilpasning af den almene kollektive trafik til de bevægelseshæmmedes behov.

I 1990 blev der etableret en pulje på 250 mio. kr. til fordeling over 5 år til forbedring af handicappedes (og andre bevægelseshæmmedes) adgang til den kollektive trafik.

Puljeordningen har været en succes, da den har været med til at fremme nye teknologiske tiltag, bl.a. udviklingen af lavgulvsbusserne, der gør det lettere for alle grupper at færdes i trafikken.

Herudover blev der i 1992 vedtaget en ændring af HT-loven og kollektivtrafikloven, der medførte, at trafikelskaberne blev forpligtet til at oprette individuel handicapkørsel for svært bevægelseshæmmede.

Mål og strategier

Det er en vigtig målsætning for regeringens transportpolitik, at alle grupper i befolkningen har adgang til et tilfredsstillende transporttilbud, selv om de ikke har rådighed over bil.

For at opretholde et tilfredsstillende trafiktilbud, har man flere steder i landet indført telebussen.



Dette gælder også for de bevægelseshæmmede grupper af befolkningen, der - i det omfang det er økonomisk og praktisk muligt - skal tilbydes transport i det kollektive trafiksystem på lige fod med andre brugere.

Et godt transporttilbud afhænger af befolknings sammensætning, lokalisering af trafikmål m.m. Samtidig udvikles kravet til et godt transporttilbud over tiden i takt med stigningen i befolkningens mobilitetsforventninger.

Ansvar for at udforme et tilfredsstillende trafiktilbud er overladt til de kommunale myndigheder. De er de nærmeste til både at vurdere de lokale transportbehov og de økonomiske muligheder for at opfylde dem.

Regeringen lægger vægt på, at der bl.a. gennem en tilpasning af udbuddet og en forøget konkurrence ved udlicitering af kørslen opnås en større effektivitet i produktionen af det kollektive trafiktilbud.

Det er regeringens opfattelse, at der ved udlicitering skal være lige muligheder for at byde for såvel private som offentligt ejede selskaber. Offentlige opgaver skal løses af det foretagende, der kan gøre det bedst og billigst.

En øget anvendelse af udlicitering efter disse retningslinjer, vil endvidere bidrage til at skabe et større konkurrencepræget hjemmemarked for transportydere og muliggøre en bedre erhvervs mæssig udnyttelse af viden og ekspertise i den offentlige sektor.

Det er endvidere *regeringens* opfattelse, at det eksisterende bus/tog samarbejde bør udbygges for at fremme et sammenhængende kollektivt trafiksystem. Fælles billetsystemer og koordinerede takstsystemer mellem busser og tog skal overvejes.

Det er *regeringens* holdning, at den lokale og regionale kollektive trafik kan være et væsentlig virkemiddel i tilrettelæggelsen af en bæredygtig transportpolitik på lokalt niveau.

Det er især tilfældet i byområder, hvor det markedsmæssige grundlag for kollektiv trafik er bedst og hvor kapacitetsproblemerne på vejnettet og de lokale miljøproblemer knyttet til bilbrug er størst.

Regeringen vil forstærke den statslige indsats for at understøtte udviklingen af en tidssvarende lokal og regional kollektiv trafikbetjening.

Modernisering af rammebetingelser

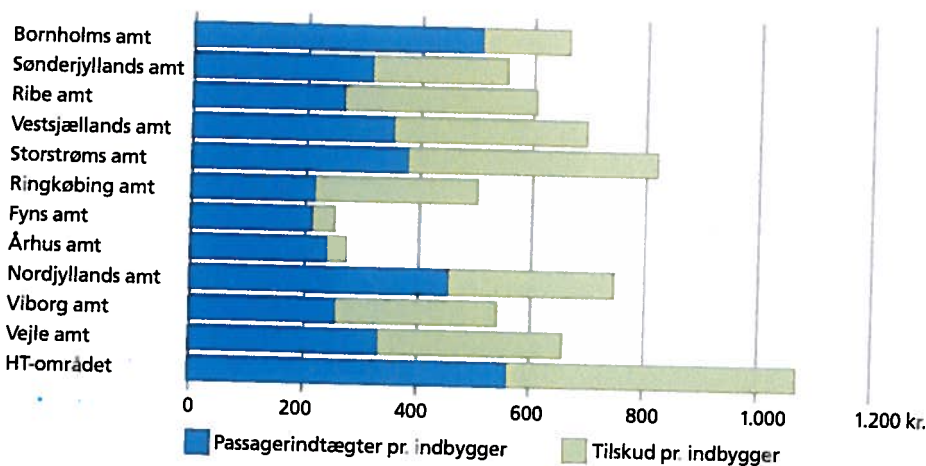
Staten påvirker gennem lovgivningen de generelle betingelser for de kommunale beslutninger på den kollektive trafiksområde. Et væsentligt formål med lovgivningen er, at den skal give grundlag for at træffe rationelle beslutninger lokalt.

For at puste nyt liv i den lokale og regionale kollektive trafik er det *regeringens* opfattelse, at den eksisterende lovgivning skal gennemgås grundigt og på visse punkter justeres og ajourføres.

Det gælder bl.a. de eksisterende regler om samarbejdet og konkurrencen mellem de forskellige trafikmidler. Det skal undersøges om der ikke til gavn for kunderne i højere grad kan indføres en konkurrence mellem bus/bus, bus/taxi og bus/tog uden ødelæggende konsekvenser for den integrerede trafikplanlægning og uden at forringe den samlede økonomi i den kollektive trafik.

Endvidere er der behov for en harmonisering og forenkling af reglerne for erhvervs mæssig personbefordring. Den eksisterende opdeling i forskellige former for kørsel blokerer i en vis udstræk-

Buskørsel i amterne
(økonomien pr. indbygger i amterne)



Omkostninger, indtægter og offentlige tilskud varierer mellem amterne. Forskellen skyldes lokale politiske valg af serviceniveau for den kollektive trafik.



ning for tilrettelæggelse af fornuftige løsninger og skaber et unødigt administrativt besvær både i erhvervet og hos de offentlige myndigheder.

Det skal tillige vurderes, om der er behov for en mere direkte statslig indsats for at forbedre den kollektive trafiks konkurrencesituation også på dette område.

Regeringen vil derfor i samarbejde med de kommunale organisationer og erhvervet igangsætte et udredningsarbejde med henblik på at gennemgå den eksisterende lovgivning vedr. buskørsel og kollektiv personbefordring.

Støtte til udvikling og anskaffelse af materiel

Nye betjeningsprincipper i den kollektive trafik kræver udvikling af materiel og teknologi.

I disse år sker der en stadig større differentiering af det kollektive trafiktilbud rettet mod bestemte kundegrupper.

I den lokale trafik forsøger man bl.a. at samordne almindelig passagertransport med andre kørselsopgaver, for at forbedre økono-

mien i den lokale transport og for at opretholde et tilfredsstillende trafiktilbud.

På de lange ruter køres der ekspresbusser, hvor der stilles større krav til passagerfaciliteter.

På teknologiområdet er der endvidere et behov for en forbedring af motortyper og drivmidler.

På disse områder er det *regeringens* vurdering, at der er behov for en videreførelse af de eksisterende statslige støtteordninger.

Dels fordi opgaven ikke i tilstrækkeligt omfang vil kunne løftes af de lokale myndigheder og de enkelte vognmænd og dels for at forøge den kollektive trafiks konkurrenceevne.

Der bør samtidig åbnes mulighed for at støtte infrastrukturinvesteringer som f.eks. terminalfaciliteter, busbaner, signalprioritering, telematik m.m.

Øget forskning og formidling

For at udvikle videngrundlaget for tilrettelæggelsen af en lokal transportpolitik vil *regeringen*

tage initiativ til en øget forskning omkring lokal og regional kollektiv transport.

Det skal samtidig sikres, at der sker en effektiv formidling af de erfaringer, man lokalt indvinder ved forsøg med forskellige betjeningsprincipper.

Informatik

Det er *regeringens* opfattelse, at den kollektive trafik bør udnytte de muligheder, som den moderne informationsteknologi åbner for udvikling af den kollektive trafikbetjening.

Billetsamarbejde mellem bus og tog, køreplansinformation, driftsplanlægning m.m. vil kunne fremmes og forbedres væsentligt ved at udnytte de i dag eksisterende teknologiske muligheder.

Ekspresbussystem

For at øge den kollektive trafiks konkurrenceevne i den mellemregionale kollektive transport vil *regeringen* overveje, om der bør gives mulighed for at opbygge en højklasset busbetjening mellem bycentre uden tilstrækkelig togbetjening.

God korrespondance og bekvemme omstigningsforhold mellem bus og tog er med til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv.



Cykeltrafik

Danmarks topografi er ideel for cykeltrafik, og Danmark har traditionelt haft en relativt stor andel af persontransporten, der blev udført på cykel. Efter at antallet af privatbiler er steget, er cykeltransportens betydning blevet mindre, men de senere års fokusering på bl.a. miljøvenlig transport, sundhed og motion har givet cykeltransporten ny betydning. Cyklen er derudover et billigt transportmiddel, som kan bruges af folk uden rådighed over bil. Specielt for børn og unge er cyklen et meget vigtigt transportmiddel.

I dag er der omkring 4,5 mio. cykler i Danmark eller lidt mere end 2 cykler pr. husstand. 82 pct. af alle husstande har mindst én cykel. Til sammenligning er der ca. 1,6 mio. privatbiler i Danmark svarende til 0,72 pr. husstand. En af årsagerne til det relativt lave bilhold i Danmark er som bekendt de høje registreringsafgifter, og de har været med til at bevare cyklen som et betydende transportmiddel i Danmark.

Hvordan bruges cyklen?

I Danmark cykles der i alt gennemsnitligt knap 3,5 mio. ture og ca. 9 mio. km om dagen. Førere af privatbiler udfører til sammenligning 5,5 mio. ture og kører lidt over 80 mio. km. om dagen. Børn mellem 6 og 15 år tegner sig for ca. 40 pct. af cykelturene og ca. 30 pct. af de kørte kilometer.

80 pct. af de voksnes cykelture er kortere end 4 km, og kun 5 pct. er længere end 10 km. Den gennemsnitlige cykeltur er på godt 3 km for voksne og på godt 2 km for børn.

Den voksne del af befolkningen bruger primært cyklen til ture mellem hjem og arbejde og til ture mellem hjem og butikker, mens børnene primært bruger cyklen til fritidsture og til ture mellem hjem og skole.

Alt i alt tegner cyklisterne sig for godt 5 pct. af det totale persontransportarbejde i Danmark. Til sammenligning tegner persontransport med bane excl. S-tog

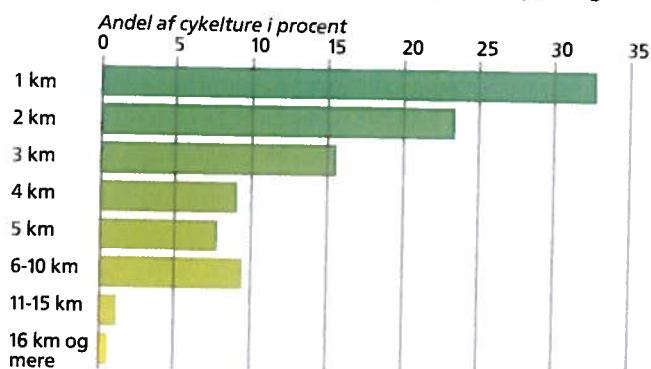
sig for stort set samme andel. Cyklernes andel svinger lidt fra år til år, idet cykeltrafikken er følsom over for dårligt vejr. Når det regner, sner eller blæser, lader mange cyklen stå.

Cykeltrafikken foregår helt overvejende i byområder, og cyklernes andel af det totale antal ture på mellem 2 og 6 km's længde er stigende med stigende bystørrelse. I byer med mere end 70.000 indbyggere er cykelandelen på op til ca. 40 pct. af disse ture, mod landdistrikternes 10-15 pct. og de små byers (med mindre end 2.000 indbyggere) ca. 15 pct.

Cyklister og sikkerhed

Risikoen for at blive dræbt i trafikken er 4 gange større, når man kører på cykel, end når man kører bil, mens drabsrisikoen er 3-4 gange større for fodgængere end for cyklister. Medtages også risikoen for at blive kvæstet, er det i størrelsesordenen 10 gange farligere at køre på cykel end at køre i bil.

Den voksne befolknings cykelture fordelt på længde





Det totale antal dræbte og tilskadedekomne i trafikken er faldet gennem de senere år, men for dræbte og tilskadedekomne cyklister er udviklingen ikke sket i samme takt. Problemet er størst i byområder, hvor en tredjedel af de dræbte og tilskadedekomne er cyklister, og andelen er svagt stigende. Op mod 2/3 af de dræbte og tilskadedekomne cyklister i byområder er kommet til skade i krydsningssituationer.

En stor del af de indtrufne uheld skyldes, at de forskellige typer af trafikanter ikke overholder gældende regler.

Mål og strategier

Cyklen er et miljøvenligt transportmiddel. Den forurener ikke, den støjer ikke, anlæg for cyklister skaber ikke barrierer og cykler kræver begrænset areal i sammenligning med biler.

Det er derfor *regeringens* mål, at cykeltrafikkens andel af persontransportarbejdet øges frem til 2005.

Dette skal primært ske ved, at korte bilture overflyttes til cykelture, men også ved at længere bilture konverteres til kombinationer af cykel og kollektiv trafik.

Regeringen vil arbejde for, at 4 pct. af transportarbejdet med personbil overflyttes til cykel eller gang inden 2005. Dette svarer f.eks. til, at 1/3 af persontransportarbejdet med bil på ture på 3 km og derunder overflyttes.

Cykeltrafik i byer

Regeringen ønsker fremover en større ligestilling mellem de forskellige transportformer, således at blandt andet forholdene for cykeltrafikken i byerne både med hensyn til fremkommelighed, sikkerhed og tryghed forbedres.

Ved planlægning af byernes trafik bør cyklisternes fremkommelighed i højere grad sidestilles med andre trafikantgruppers fremkommelighed. Det bør bl.a. lokalt undersøges, om der kan etableres egentlige cykelruter, specielt i de større byer. Endvidere bør cyk-

listernes fremkommelighed og tryghed forbedres ved anlæg af flere sammenhængende cykelstier i byområder. I bykernerne bør de lette trafikanter generelt sikres gode forhold. En reduktion af biltrafikken i byerne vil medvirke til at forbedre forholdene for cykeltrafikken.

Cykeltrafik uden for byerne

Regeringen ønsker, at bynære veje med betydelig cykeltrafik er forsynet med cykelsti inden 2005. Dette forbedrer både cyklisternes tryghed og fremkommelighed.

Endvidere vil *regeringen* lægge vægt på, at kvaliteten af det nationale og de regionale cykelrutenet forbedres, hvor det er nødvendigt. Herved skabes bedre forhold bl.a. for fritidstrafikken med cykel.

Vedligeholdelse

Cyklisternes fremkommelighed og sikkerhed er afhængig af, at cykelstier og cykelarealer iøvrigt er ordentligt vedligeholdt og har

en jævn overflade. *Regeringen* vil for hovedlandevejssynet sørge for, at cykelstiernes tilstand registreres og tages med i vedligeholdelsesprocedurerne på lige fod med vejenes tilstand, og opfordrer til, at det samme sker på amts- og kommunevejssynet.

Sikkerhed

Sikkerheden for cyklister bør øges som led i det generelle færdsels-sikkerhedsarbejde. Det skal undersøges, hvordan sikkerheden for cyklister i de større byer kan forbedres, og specielt bør undersøgelserne af, hvordan sikkerheden for cyklister forbedres i kryds og rundkørsler, fortsættes.

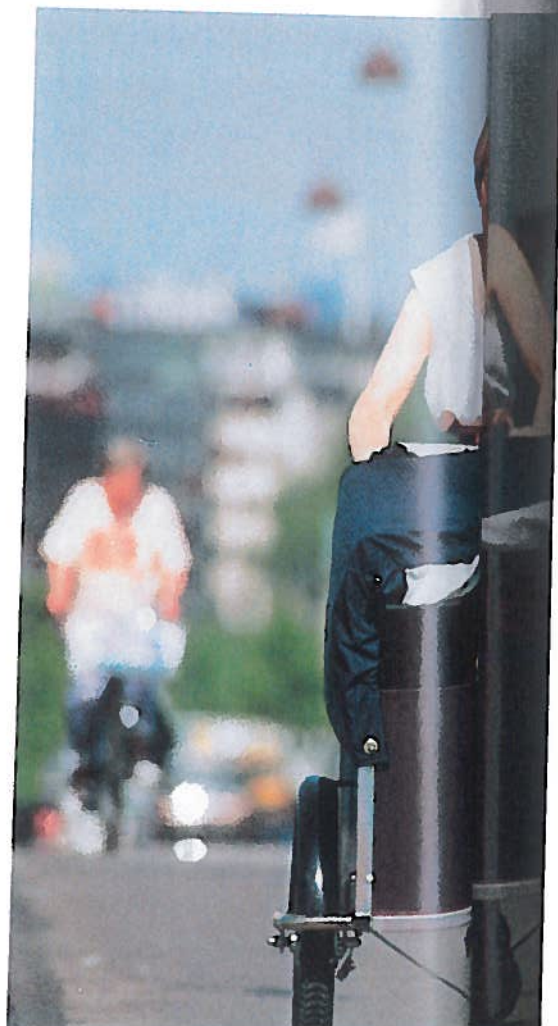
Regeringen vil endvidere ved hjælp af kampagner og lignende fremme anvendelsen af cykelhjelm.

Det er væsentligt, at sikkerheden for cyklister forbedres, idet det ellers sikkerhedsmæssigt vil være problematisk at overflytte ture fra bil til cykeltrafik.

Cyklen anvendes også på job

Postbude og hjemmesygeplejersker har en årelang tradition for at bruge cyklen som transportmiddel.

Cykelbudsfirmaer er en nyskabelse, der udnytter cyklens evne til hurtigt og miljøvenligt at bringe breve og småpakker mellem byens arbejdspladser.



Kombination cykel- kollektiv trafik

Af hensyn til en styrkelse af cykeltrafikken er bl. a. medtageordninger for cykler i tog og i den regionale bustrafik vigtige, og allerede i dag er det f. eks. muligt at have sin cykel med i tog over hele landet. Endvidere er det vigtigt, at sørge for gode parkeringsforhold ved trafikale knudepunkter (stationer, terminaler, indkøbscentre osv.) med mulighed for overdækket og aflåst parkering.

Regeringen vil følge mulighederne for at kombinere cykel- og kollektivrejser, og så vidt det er muligt medvirke til at forholdene forbedres.

Styrket indsats

Regeringen har gennem initiativerne i "Ny kurs mod bedre tider" afsat yderligere 15 mio. kr. på finansloven i 1994 udover de 42 mio. kr., der i forvejen var afsat til etablering af cykelstier. Det er regeringens opfattelse, at der også

fremover skal afsættes de nødvendige midler på finansloven til nyanlæg af cykelstier på hovedlandeveje i og nær byer.

Mange af de initiativer, der skal til for at forbedre forholdene for cyklisterne, vedrører forhold, som er kommunalt ansvarsområde.

Regeringen ønsker også fremover at indgå i et samarbejde med de kommunale myndigheder og organisationer om fremme af cykeltrafikken.

Regeringen vil således bl.a. støtte forsøgsprojekter, støtte og deltage i kampagner for øget cykeltrafik, støtte etablering af bedre parkeringsforhold for cyklister ved trafikterminaler, støtte anlæg af cykelruter og støtte bedre muligheder for at medtage cykler i den kollektive trafik.

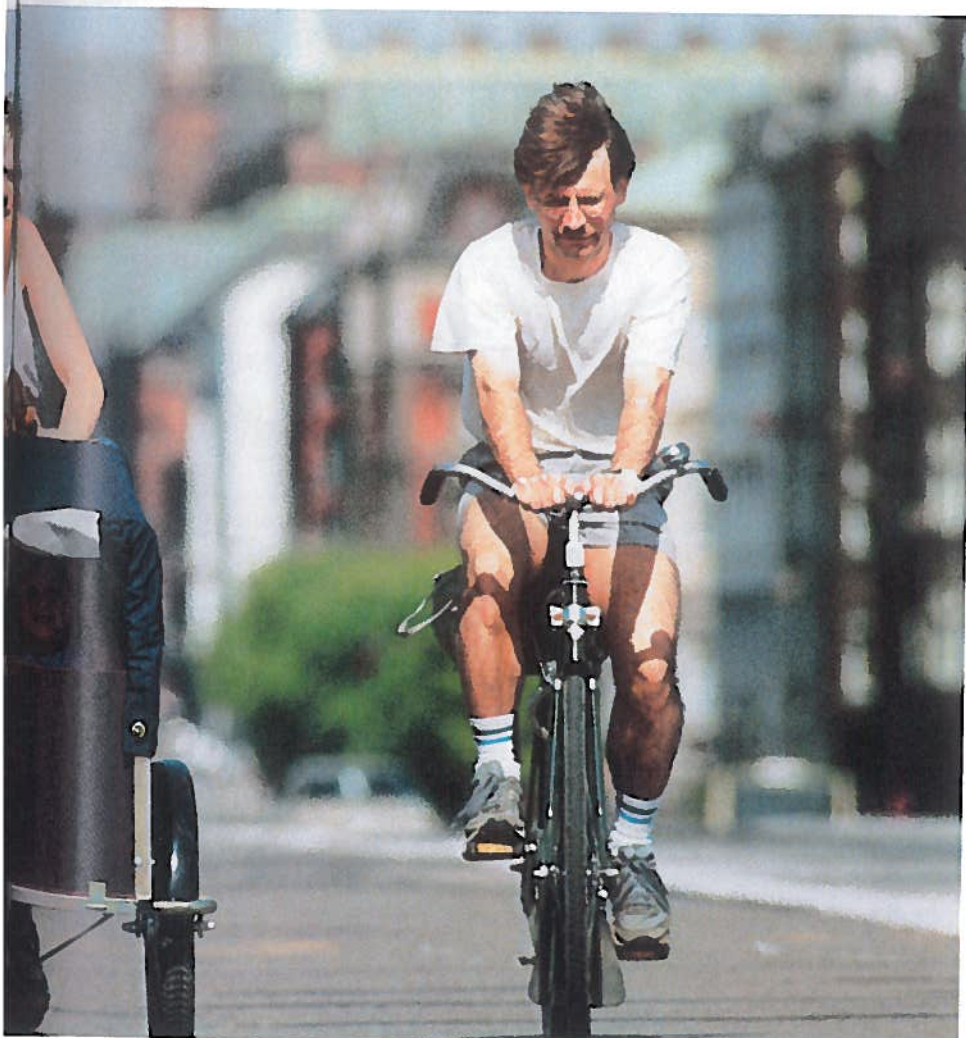
Støtten skal bl. a. formidles gennem en pulje til medfinansiering af projekter, der er led i handlingsplaner for trafik og miljø, herunder færdselssikkerhed.

Samtidig skal forskningsindsatsen forstærke mulighederne for at forbedre cyklisternes vilkår og dermed fremme cykeltrafikken. Forskningen kan omfatte udformning af vejarealerne, men også f. eks. udvikling af selve cyklens udformning med henblik på, at cyklen bliver mere multifunktionel og dermed et bedre alternativ til bilen. Samtidig lægger *regeringen* vægt på formidling af forskningsresultater og erfaringer, der kan tjene som inspiration for teknikere og beslutningstagere i kommunerne.

Transportrådet har igangsat projekter om cyklens potentiale og muligheder for at overflytte korte bilture til cykeltrafik.

Regeringen lægger i øvrigt vægt på, at trafikanternes, herunder cyklisternes adfærd i trafikken forbedres, idet der generelt vil kunne spares uheld, hvis trafikanterne optræder mere hensynsfuldt og opmærksomt i trafikken.

Der eksperimenteres med cyklernes udformning, så transportopgaverne kan udvides.



Bytrafik

Trafikken er en vigtig del af livet i enhver by, og udviklingen i trafikens mængde og sammensætning er en vigtig faktor i det fremtidige bymiljø.

Trafikken er på en gang forudsætningen for byens liv og et problem, der kan true bymiljøet og dets mangeartede kvaliteter.

De danske byers transportsystemer er generelt relativt effektive, og de danske byers trafikale problemer er alt i alt mindre end mange andre steder i Europa, men det er vigtigt at tage fat på at skabe holdbare løsninger inden problemerne for alvor tager til.

I dag udføres ca. 40 pct. af vejtrafikken i bymæssigt område, og trafikantlæg optager omkring 1/4 af byernes areal og udgør dermed markante indslag i bybilledet. Op mod 60 pct. af alle trafikuheld sker i byerne. Især kommer mange cyklister og fodgængere til skade.

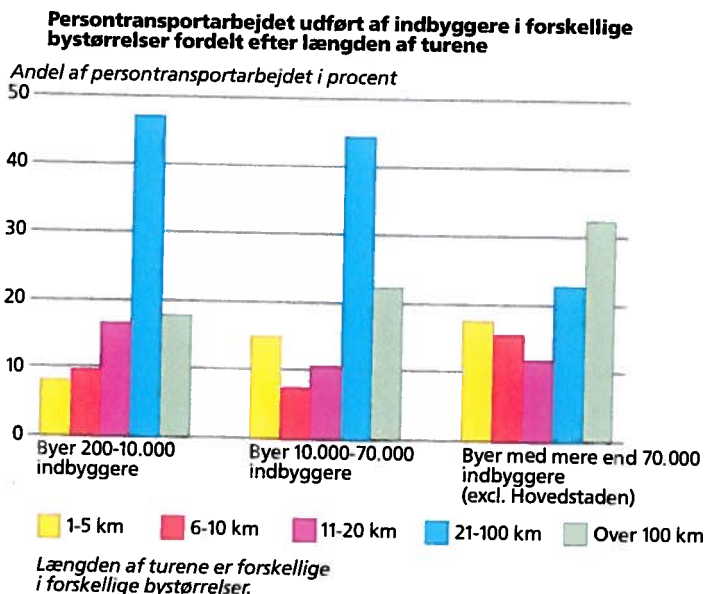
Det er i byerne, hvor folk bor og færdes tæt, at flest oplever trafikens genevirkninger i form af trængsel, uheld, støj, luftforurening m.v. Med nyorienteringen af trafikpolitikken, som netop i højere grad fokuserer på at forbedre miljø- og sikkerhedsforholdene, ønsker *regeringen* at lægge større vægt på folks behov, når de betragtes som indbyggere i byerne, end når de betragtes som (bil-)trafikanter.

I bytrafikken blandes mange transportformer. 10 pct. af det persontransportarbejde, der udføres af folk, der bor i provinsbyerne, foretages som gang- eller cykelture; 16 pct. klares med bus eller tog, mens biler tegner sig for 72 pct. og 3 pct. foretages med andre transportmidler. Der er dog forskel på fordelingen i forskellige bystørrelser. De større byer, som har relativt mange korte ture og relativt bedre kollektiv transport har en større andel cykel- og gangtrafik og en større andel kollektiv transport end de mindre byer.

Tællinger af vejtrafik tyder på, at bytrafikken i den sidste 10-årsperiode er vokset mindre end trafikken på landsplan. Der er igen en årrække sket en væsentlig udflytning af erhverv og tung trafik, og der er gennemført en trafikal aflastning af mange mindre boligveje. Dette har medført lokale miljøforbedringer, men også på nogle strækninger en mere koncentreret belastning.

Problemstillinger

Mange steder i kommunerne er man bevidst om, at byerne har eller vil få problemer med at rumme den stigende biltrafik, når man samtidig ønsker at byen skal være god at bo og færdes i. De vigtigste problemer består i, at biltrafikken på mange måder "fylder" for meget, og at der derfor er dårlig plads til cykel-, gang- og kollektiv trafik, som er mindre pladskrævende og miljøbelastende. Varedistribution og godstransport iøvrigt udgør et særligt problem i byerne, fordi disse funktioner ofte udføres af tunge køretøjer, der er særligt belastende for et tæt byområde. Endvidere lægger byernes form



Ny teknologi kan forbedre trafikafviklingen i byerne.

og arealmæssige udvikling mange steder op til fortsat vækst i biltrafikken. En anden type problem er, at de allerede foreliggende planlægningsmæssige og tekniske muligheder udnyttes i for ringe grad.

Trafik- og bymiljøproblemer kan løses

Trafik- og bymiljøproblemer kan godt løses. Det kræver en bred, langsigtet og sammenhængende indsats, og danske byer har de bedste forudsætninger for at udvikle gode og sammenhængende strategier. Trafikspørgsmål indtager mange, men ikke alle steder en naturlig og central plads i den kommunale fysiske planlægning. I medfør af planlægningsloven skal kommunerne tage stilling til trafikbetjeningen, som led i fastlæggelse af kommunens hovedstruktur og rammerne for udviklingen af de enkelte lokalområder. Derudover har kommunerne opgaver som vejmyndighed, som miljømyndighed og i mange byer som kollektiv trafikmyndighed. Dette giver en række vigtige forudsætninger og muligheder for at udvikle sammenhængende løsninger.

Kommunerne råder over en lang række handlemuligheder, som tilsammen kan begrænse trafikken negative sider uden at byen går i stå - tværtimod. Blandt muligheder kan nævnes trafiksanering, hastighedsdæmpning, cykelruter, forbedret kollektiv betjening, fredeliggørelse af bymidter og miljø- og ressourcebevidst lokaliserings- og byomdannelsepolitik.

Kommunerne vil fortsat være hovedansvarlige for indsatsen mod trafikken miljøproblemer i byområder, og må samarbejde om indsatsen med amtskommunale og statslige myndigheder, trafik-selskaber, virksomheder, mv. men først og fremmest med borgerne.

Der er åbenlyse fordele ved at gøre trafikken mere miljøvenlig:

- Færre dræbte og tilskadedkomne
- Mindre stress
- Færre sundhedsgener som følge af luftforurening og støj
- Øget omsætning i butikker i fredeliggjorte bymidter

- Kortere, sikrere og hurtigere transportveje for de lette trafikkanter
- Smukkere og mere harmoniske byrum
- Bedre muligheder for at skåne historiske bygninger og bymiljøer

Udover de lokale fordele, som den lokale indsats giver anledning til, er den også et vigtigt led i at nå de samlede nationale mål for forbedring af færdselssikkerhed og miljø.

Mål og strategier

Det er *regeringens* mål, at trafikken i danske byer skal gøres mindre miljøbelastende og utryg end den er i dag.

Biltrafikken gener skal mindskes, de mest miljøvenlige transportformer skal gøres mere attraktive og byudviklingen skal rettes ind mod en mere "bymiljøvenlig" fremtid. Dette indebærer, at biltrafikken i byernes centrale dele i fremtiden skal begrænses.

Mange kommuner har allerede gjort en stor indsats for at mindske byernes trafikproblemer, men flere kommuner må igang.



I alle de større byer bør der derfor udarbejdes og gennemføres konkrete handlingsplaner for trafik og miljø. Dette skal ske med udgangspunkt i de enkelte byers udviklingsmuligheder og med respekt for deres bymæssige og arkitektoniske kvaliteter. I handlingsplanerne bør der fokuseres på de samlede trafik- og miljøproblemer, d.v.s. at der både inddrages uheldsrisiko, støjbelastning, luftforurening, energiforbrug, barriereeffekt, belastning af det visuelle miljø og trængselsproblemer.

I det videre arbejde skal der særligt fokuseres på de trafikale og miljømæssige konsekvenser ved større nybyggerier og omdannelse af eksisterende byområder. Lokalisering af persontrafikintensive byfunktioner så som større kontorarbejdspladser og nye detailhandelscentre bør så vidt muligt ske ved den kollektive trafiks knudepunkter. Godstrafikintensive virksomheder bør placeres uden for de tættere byområder og i god kontakt med det overordnede vej- og banenet. De konkrete konsekvenser for trafikken og miljøet skal vurderes i forbindelse med den forudgående planlægning af nye trafikskabende

aktiviteter, og vurderingerne skal fremlægges til offentlig debat, sammen med mulige alternativer.

Fra statslig side er der allerede iværksat en række initiativer for at styrke og fremme den kommunale indsats på området.

Der er iværksat et program til rådgivning og vejledning af alle bykommuner med over 10.000 indbyggere med henblik på udarbejdelse og gennemførelse af lokale handlingsplaner.

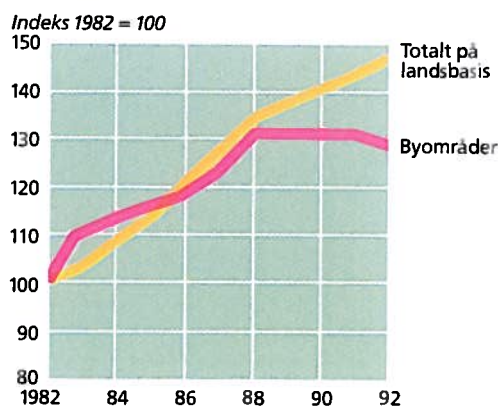
5 kommuner har allerede fuldført et konkret samarbejde herom med Miljøministeriet, og yderligere 6 kommuner er i gang. 18 kommuner har indtil nu modtaget økonomisk støtte på i alt omkring 38 mio. kr. fra statens trafik- og miljøpulje, som støtter gennemførelsen af konkrete foranstaltninger indenfor rammerne af en handlingsplan med op til 50 pct. af omkostningerne. For at forstærke indsatsen og for at give mindre aktive kommuner et yderligere incitament til at begynde at tænke i færdselssikkerhed og trafikmiljø i øvrigt, vil *regeringen* videreføre og udbygge den eksisterende pulje, der kan yde medfinansiering af projekter, der er led i en handlingsplan for trafik og miljø.

Målet er, at alle de 70-80 kommuner med bysamfund med 10.000 indbyggere eller derover bør have igangsat udarbejdelsen af handlingsplaner inden for de nærmeste år.

Statslige initiativer som f. eks. øgede afgifter på bilkørsel i form af øgede brændstofpriser og øget indsats for at sikre, at nylokalisering og ændring af arealanvendelsen i byområder sker med størst muligt hensyn til de langsigtede miljø- og ressourcemål vil også medvirke til at begrænse biltrafikken i byerne. Herudover skal forskning bl. a. i cyklisters sikkerhed i byer være med til at skabe bedre vilkår for miljøvenlig bytrafik.

Regeringen vil endvidere lægge op til en drøftelse med de kommunale organisationer, om hvordan økonomiske styringsmidler i kommunernes trafikpolitik kan fremmes. Her tænkes specielt på en mere aktiv parkeringspolitik og fremtidige muligheder for at indføre differentierede vejafgifter i byområder.

Udvikling i vejtrafikken i byområder og totalt på landsbasis



Udviklingen er baseret på gentagne tællinger af vejtrafikken på 60 udvalgte steder.

Natur og bymiljø

Det danske landskab er afvekslende, tæt bebygget, intensivt udnyttet - og sart over for ændringer. Naturområder uden påvirkning af mennesker findes næsten ikke, da landskaberne er kulturprægede. I byerne er trafikken tættest og pladsen mest begrænset. Trafikanlæg er dog samtidig afgørende for anvendelsen og oplevelsen af landskaber og byer.

Trafikken kan forurene mht. støj, luft og vibrationer, men den kan også have en negativ virkning på menneskers færden og livskvalitet f.eks. ved barrierevirkning, utryghed og forringede visuelle kvaliteter.

Trafikplanlægning og -projektering har tidligere været præget af især tekniske og økonomiske hensyn uden tilstrækkelig vægt på miljømæssige, landskabelige og æstetiske værdier.

I den seneste række år er ønsket om mere sammenfattende helheds-løsninger imidlertid blevet mere fremtrædende. Ved projektering af nye trafikanlæg indgår således i dag langt flere hensyn end før.

Ved de senere års større trafik-anlægsarbejder er der således gennemført omfattende analyser og vurderinger af de miljømæssige forhold og landskabelige kvaliteter. Det gælder f.eks. de store motorvejsprojekter, baneprojekterne i Sønderjylland og de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. I sidstnævnte tilfælde er der både for landanlægget og

kyst til kyst anlægget udarbejdet et samlet sæt af miljøkvalitetsmålsætninger, som anlægget skal leve op til.

Mål og strategier

Det er *regeringens* holdning, at der ved planlægning og projektering af nye trafikanlæg skal tages vidtgående hensyn til omgivelserne, således at miljø- og naturbelastningen bliver mindst muligt.

Regeringen er således opmærksom på, at det alt andet lige kan blive dyrere at anlægge nye trafikanlæg i fremtiden, og at tekniske hensyn må afvejes overfor konsekvenserne for bymiljøet, landskab og natur.

Trafikanlæg påvirker de landskaber, de passerer igennem, og giver samtidig trafikanten en landskabs- og naturoplevelse.



Landskabsforhold

I det åbne land påvirker trafikken på mange måder, de områder den passerer igennem. Ikke blot kan trafikanlæggene være placeret på arealer med f.eks. biologiske eller kulturhistoriske værdier, men anlæggene kan i et bredt bælte påvirke omgivelserne, først og fremmest visuelt og støjmæssigt.

Trafikken har desuden betydning for dyresamfunds (især større pattedyrs) udbredelse og deres føde- og parringsområder.

Ved placering og udformning af trafikanlæg i det åbne land må der derfor tages vidtgående hensyn til de landskabelige værdier.

Ved trafikanlæggenes indpasning i landskabet er det imidlertid også væsentligt at tage hensyn til trafikanternes oplevelse af det landskab, de færdes igennem, idet

en stor del af vores oplevelse af landskabet sker i et transportmiddel, det være sig cykel, bil, bus eller tog.

Det er *regeringens* opfattelse, at udgangspunktet ved projektering af nye trafikanlæg bør være, at fredninger skal respekteres. Der bør endvidere tages hensyn til større, sammenhængende uforstyrrede landskaber, så de så vidt muligt holdes fri fra støj. Det bør tillægges vægt at sikre mulighed for dyrs fortsatte passage, især ved ådale og spredningskorridorer, på tværs af anlæggene ved etablering af faunapassager.

Byforhold

Kun få af vore byers centrale områder er planlagte til den nuværende intensive trafik. I takt med biltrafikkens udvikling er byerne søgt tilpasset til nye behov.

Gader er blevet udvidet eller nyanlagte, der er gennemført gadegennembrud og udlagt parkeringsarealer.

Den offentlige planlægning koncentrerer imidlertid nu i stigende omfang om at forbedre forholdene såvel trafikalt som bymæssigt. Eksisterende gader søges aflastet for uvedkommende trafik, gågader anlægges, hovedfærdselsårer ombygges gennem trafikbelastede byer og bymiljøet prioriteres højere end ønskerne om fremkommelighed og tilgængelighed.

I de senere år er der således gjort en del for at begrænse biltrafikens omfang og beslaglæggelse af arealer i de centrale byområder. Gader og pladser ændres normalt ikke længere til fordel for øgede trafikmængder og parkering.



For bybilledet er udformning og udseende af trafik anlæg af stor betydning. Det gælder, hvad enten der er tale om større eller mindre veje, torve, pladser, baneanlæg, større eller mindre havne, anlæg, stier eller promenadeanlæg. Der vil kunne opnås væsentlige æstetiske gevinster ved en arkitektonisk og grøn bearbejdning, f.eks. gennem alléagtig beplantning o.lign. af disse anlæg.

Det er *regeringens* opfattelse, at det er vigtigt at prioritere hensynet til bymiljøet højt. I de tilfælde, hvor det er nødvendigt at gennemføre større trafikprojekter, skal der gøres en ekstra indsats for at afhjælpe støj og andre gener for beboerne.

Vurdering af virkninger på miljøet

For at kunne tage hensyn til de mangeartede forhold, der knytter sig til landskaber og byer, er det nødvendigt, at disse forhold er tydeligt belyste og indgår i vurderingsgrundlaget.

EF har i et direktiv pålagt, at visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet bliver vurderet og fremlagt.

Projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig anlægslov, er dog ikke omfattet af direktivet, idet de mål, der forfølges igennem det, forudsættes nået gennem lovgivningen.

I praksis gennemføres imidlertid de undersøgelser mv. i forbindelse med anlægslove, som direktivet foreskriver.

Regeringen vil overveje, hvordan man i forbindelse med fremtidige anlægslove får tilvejebragt en proces, hvor en VVM-høringsprocedure naturligt kan indgå i lovgivningsprocessen.



Ved at nedlægge parkeringspladser kan der skabes fredelige torve og pladser.

Færdsels-sikkerhed

Personskader i forbindelse med transport er næsten udelukkende forbundet med vejtransport. Risikoen for at komme til skade, når man kører en km med tog, sejler eller flyver, er mange gange mindre, end hvis transporten foregår på vej.

Inden for vejtransport er det sikrest at køre med bus. Det er i størrelsesorden 10 gange så farligt at køre en km med personbil som en km med bus og endnu mindst 10 gange farligere at køre på cykel eller gå. Allerfarligst inden for vejtransport er knallert- og motorcykelkørsel målt pr. kørt km. En sammenligning med en tilsvarende opgørelse fra 1981 viser, at risikoen for motorcyklister og personer i bil er faldet markant, mens risikoen for fodgængere og cyklister er steget en smule, og risikoen for knallertkørere er uændret.

Det er dog vigtigt at betragte en hel rejse, når man ser på risikoforhold. En kollektiv rejse indeholder en større andel gang- og/eller cykeltrafik end en bilrejse, og gang- og cykeltrafik har høj uheldsrisiko.

Antal dræbte og skadede i trafikken

I 1992 har politiet registreret, at ca. 11.000 personer kom til skade i vejtrafikken. Heraf blev knapt 600 dræbt. Antallet af dræbte og tilskadekomne har været faldende gennem en årrække. Antallet i 1992 er således halvt så stort som i 1973 til trods for, at trafikken er steget markant i perioden. Det største fald skete dog i den første 10 års periode. Siden 1983 er antallet af dræbte og tilskadekomne faldet med ca. 20 pct.

Det er erkendt, at kun en del af uheldene og de dermed forbundne personskader kommer til politiets kendskab, og det absolutte antal tilskadekomne i vejtrafikken i dag er derfor væsentligt større end de nævnte 11.000.

Den færdselssikkerhedspolitiske Handlingsplan

Siden 1988 er det færdselssikkerhedspolitiske arbejde i Danmark hovedsagelig sket med udgangspunkt i Den færdselssikkerhedspolitiske Handlingsplan. Planen, der er udarbejdet af Færdselssikkerhedskommissionen, har som mål, at antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken skal reduceres med 40-45 pct. i perioden 1989-2000 uafhængigt af trafikstigningen. Ifølge planen skal dette ske ved en bred vifte af foranstaltninger, der dækker både statslige og lokale initiativer og finansieres af både offentlige og private midler.

Resultaterne fra den første 3-års periode viser, at planens mål for denne periode - en reduktion på 15 pct. - er opfyldt for så vidt angår de dræbte, men knapt opfyldt for de tilskadekomne undet ét. Antallet af alvorligt tilskadekomne er reduceret med 15 pct., mens antallet af lettere tilskadekomne er reduceret med 10 pct.

Risikomål for forskellige trafikantgrupper

	Antal personskader pr. 10 mio. personkm*	
	1981	1992
Fodgængere	8	9
Cyklister	8	10
Knallertkørere	36	37
Motorcyklister	103	28
Personer i personbil	2	1
Buspassagerer	mgl.	0,1
Togpassagerer	0,06	0,01**

*Tallene gælder for 16-74 årige og kun for privatkørsel
**1991-tal



Reduktionen er ikke jævnt fordelt på alle færdselsarter. Personer i personbil har haft den største reduktion, mens det er gået dårligst for cyklister og knallertkørere. I løbet af 1992 er antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne yderligere faldet, hvorimod antallet af let tilskadekomne nu er på samme niveau som i 1988.

De foranstaltninger, som indtil nu er gennemført, er i høj grad statslige initiativer, der ikke har krævet store offentlige investeringer. Flere af foranstaltningerne har været ny lovgivning, og investeringerne i forbindelse hermed har ligget hos trafikanterne. Dette gælder f. eks. køreløse og supplerende sidespejle på lastbiler.

De foranstaltninger, som ifølge planen skal gennemføres i de kommende år, vil derimod stille store krav til offentlig finansiering. Det drejer sig bl.a. om ombygning af vejanlæg - både på stats-, amts- og kommuneveje - først og fremmest med det formål at få sænket hastigheden i byerne, at få forbedret steder med særligt mange

uheld og at få forbedret forholdene i særligt farlige kryds-typer. Alt i alt er finansieringsbehovet opgjort til ca. 10 mia. kr. Størstedelen af investeringsbehovet findes på det kommunale vejnet.

De samlede offentlige udgifter til hhv. landeveje og kommuneveje var i perioden 1980-1990 på 13 hhv. 55 mia. kr., og efter *regeringens* opfattelse findes en del af de nødvendige midler (men langt fra alle) allerede i de amtskommunale og kommunale budgetter. I mange tilfælde vil der kunne opnås færdselssikkerhedsmæssige forbedringer, hvis der i højere grad tænkes i færdselssikkerhedsbaner, både når man planlægger nye vejanlæg og ved den løbende drift og vedligeholdelse, f. eks. i forbindelse med retablering efter større lednings- og kloakarbejder.

Investering i færdselssikkerhed ud fra Handlingsplanens anbefalinger er set ud fra en samfundsøkonomisk synsvinkel en god investering; problemet er dog, at besparelsen ikke altid kommer dem, der har foretaget investeringen, til gode.

Mål og strategier

Regeringen ønsker, at hensynet til sikkerheden i trafikken skal indgå på lige fod med hensyn til miljø og fremkommelighed.

Regeringen vil sikre, at færdselssikkerhedspolitiske hensyn kommer til at indgå med stor vægt ved fremtidige investeringer på trafikområdet. Alle større trafikale projekter og lovgivning på trafikområdet skal ledsages af en vurdering af de færdselssikkerhedsmæssige konsekvenser, som skal indgå i det samlede beslutningsgrundlag.

Det er *regeringens* opfattelse, at der med Den færdselssikkerhedspolitiske Handlingsplan foreligger et godt grundlag for det videre arbejde med færdselssikkerheden. Det er vigtigt fortsat at nedbringe antallet af dræbte og tilskadekomne.

Regeringen finder det vigtigt at pointere, at den enkelte trafikant også har et stort ansvar, hvis færdselssikkerheden skal forbedres mærkbart. Her vil information,



Uhedsrisikoen for cyklister er ikke blevet mindre i de sidste 10 år.

oplysning og undervisning være vigtige områder for at få trafikantene til for deres egen og andres skyld at være mere opmærksomme og vise større hensyn i trafikken. Endvidere vil *regeringen* fortsætte indsatsen for at øge anvendelsen af passivt sikkerhedsudstyr, herunder bl. a. cykelhelme.

Det er væsentligt med koordinerede indsatser, idet erfaringerne tyder på, at en koordinering af kampagner og en målrettet politiindsats giver større resultater end de to aktiviteter hver for sig.

Regeringen har direkte med henblik på at forbedre sikkerheden afsat 80 mio. kr. på finansloven for 1994 til miljøprioriterede gennemfarer i byer på hovedlandevejnettet. Herudover vil også en del af de midler, der er afsat til omfartsveje og cykelstier, være med til at fremme færdselssikkerheden.

Regeringen vil endvidere overveje mulighederne for at intensivere den færdselskontrol, der udføres af færdselspolitiet.

Det bør undersøges, om der er mulighed for at gennemføre nogle af foranstaltningerne i handlingsplanen i en mere beskeden form, uden at den færdselssikkerhedsmæssige effekt forringes.

Regeringen har bl.a. vedtaget at igangsætte et forsøg med automatisk hastighedsovervågning, som kan give et fingerpeg om, hvorvidt denne form for hastighedsovervågning med fordel kan benyttes i stedet for øget politi-overvågning. Den automatiske færdselskontrol kan på længere sigt også tænkes anvendt over for f.eks. kørsel frem for rødt lys. Ligeledes arbejdes der med at finde billigere hastighedsdæmpende ombygninger af vejstrækninger.

Regeringen vil arbejde for at tilvejebringe yderligere midler til færdselssikkerhedsarbejdet.

Regeringen finder det arbejde med trafik- og miljøhandlingsplaner, der allerede nu foregår i mange kommuner, særdeles vigtig.

og finder det væsentligt at give de kommuner, der endnu ikke tænker og handler strategisk med forbedring af færdselssikkerheden for øje, et yderligere incitament til at komme i gang hermed.

Regeringen har rettet henvendelse til alle større kommuner, der endnu ikke har et koordinerende færdselssikkerhedsorgan, og har anbefalet en styrkelse af det lokale færdselssikkerhedsarbejde ved hjælp af samarbejde mellem politi, byråd/amtsråd, forvaltninger og foreninger samt interessegrupper. Koordinering af det lokale færdselssikkerhedsarbejde sikrer, at færdselssikkerhed gøres "mere synlig" lokalt, og at information og undervisning om færdselssikkerhed bringes direkte ud til borgerne.



Passivt sikkerhedsudstyr som f.eks. cykelhjelme er vigtigt.

Kørelys har gjort det nemmere at se bilerne i dagslys og har forbedret sikkerheden.



For at skabe basis for en forstærket indsats på færdselssikkerhedsområdet vil *regeringen* overveje at oprette en pulje/fond, som bl. a. skal skaffe midler og yde tilskud til statslige og kommunale myndigheder, der vil gennemføre projekter af færdselssikkerhedsmæssig karakter. Støtten fra puljen tænkes ydet som medfinansiering af projekter, der indgår i en færdselssikkerhedsplan eller en miljø- og trafikhandlingsplan.

Sikkerhedsfremmende initiativer iøvrigt

I forbindelse med ønsket om at fremme de miljøvenlige transportformer specielt i byområder lægger *regeringen* vægt på, at sikkerheden for cykel- og gangtrafik prioriteres højt ved planlægningen af trafikafviklingen her. Ellers

kan en overflytning af biltrafik til cykel eller gang bevirke en stigning i antal uheld. Fodgænger- og cykeltrafik er også tilbringertrafik til den kollektive trafik, og den sikkerhedsmæssige gevinst, ved at bilture konverteres til kollektive rejser, kan formindskes væsentligt, hvis ikke tilbringertrafikkens sikkerhed højes. Cyklisters sikkerhed i kryds udgør et særligt problem, som bl.a. en øget forskningsindsats på området skal forsøge at afhjælpe.

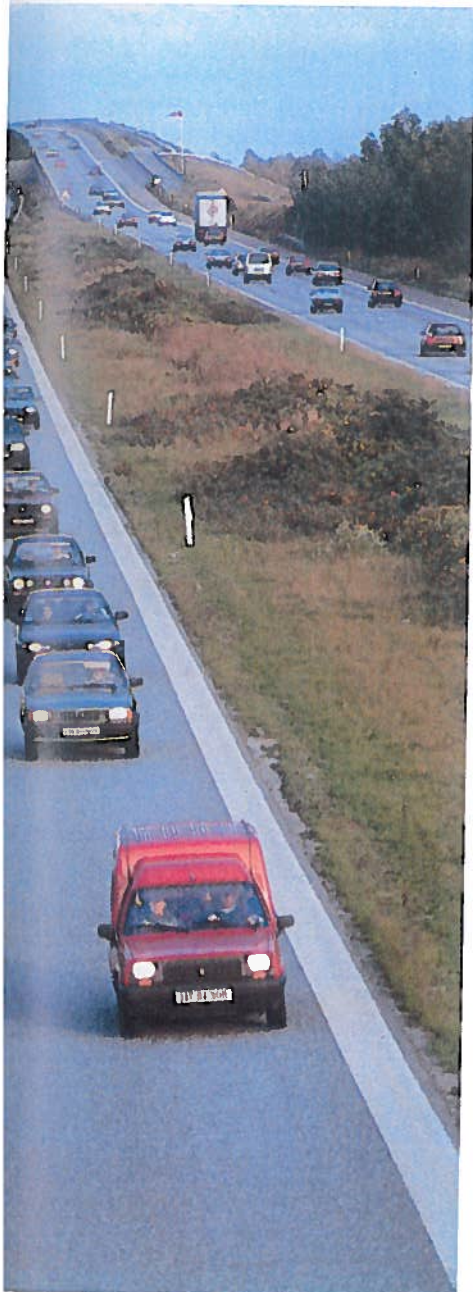
Fra 1994 skal nye lastbiler og busser være forsynet med hastighedsbegrænsere, således at lastbiler ikke kan køre hurtigere end 90 km/t og busser ikke hurtigere end 105 km/t. Fra 1996 gælder dette også for lastbiler og busser, der er fra 1988 eller nyere.

Regeringen vil overveje, om der gennem yderligere reguleringer og afgiftsændringer med hensyn til køretøjerne (bl. a. afgiftsfritagelse for nye typer af sikkerhedsudstyr) kan skabes endnu større

sikkerhed for førere, passagerer og andre trafikanter.

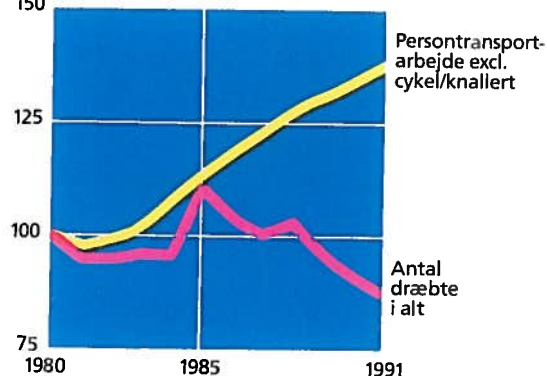
Regeringen vil følge udviklingen bl. a. med hensyn til informatikområdet og hastighedsbegrænsere i mindre biler og løbende vurdere, om der kan anvises nye farbare veje til forbedring af færdselssikkerheden i Danmark.

Regeringen vil fortsat internationalt arbejde for, at hensynet til færdselssikkerheden tillægges stor vægt ved udarbejdelse af regler vedrørende køretøjer.



Persontransport og antal trafikdræbte 1980-1991

Indeks 1980 = 100



Støj

Trafikken er den væsentligste kilde til støjbelastningen i Danmark, og støj fra vejtrafik er i dag et udbredt lokalt miljøproblem. En betydelig mængde boliger er beliggende i områder, hvor trafikstøjen overskrider grænserne for, hvad der anses for miljømæssigt tilfredsstillende. Ifølge de nyeste skøn medfører vejtrafikken støjproblemer for knap 500.000 boliger, mens fly- og togtrafik hver medfører støjproblemer for ca. 40.000 boliger.

Støj påvirker mennesker forskelligt. Erfaringer viser, at ved et støjniveau fra vejtrafik på mere end 55 dB(A) føler 10-15 pct. af befolkningen sig stærkt generet af støjen, mens mere end halvdelen af befolkningen føler sig stærkt generet ved støjniveauer over 65 dB(A). Indendørs bør støjen af hensyn til muligheden for uforstyrret søvn være mindre end 30 dB(A).

Trafikstøj er normalt ikke så høj, at den medfører direkte høreskader, men den generer mange mennesker i og omkring deres bolig og i rekreative områder.

Der er gennem årene gjort en betydelig indsats for at forebygge støjproblemer gennem en planlægning, der sikrer adskillelse af støjende aktiviteter og støjfølsomme områder. Der er således i region- og kommuneplaner fastlagt krav, som sikrer, at nye boligområder ikke påføres støj fra eksisterende trafikanlæg på over 55 dB(A) på facaden - for togstøj dog ikke over 60 dB(A).

Der er i dag ikke tilsvarende bestemmelser, der sikrer eksisterende boliger mod utilfredsstillende støj fra nye trafikanlæg. Nye lufthavne og flyvepladser skal dog gennemgå en miljømæssig godkendelse. Det er også normal praksis, at der tages hensyn til støjkonsekvenserne ved større trafikale nyanlæg.

Den forebyggende indsats i planlægningen kan ikke afhjælpe støjbelastningen for de mange boliger og områder, der allerede har et for højt støjniveau. Dette nødvendiggør en aktiv bekæmpelse af og beskyttelse mod støj.

Støj bør i videst muligt omfang dæmpes ved kilden. Derudover kan der sættes ind over for udbredelsen af støjen og med beskyttelsesforanstaltninger hos modta-

geren. Hvilke løsninger, der er mest effektive, afhænger af, hvilken trafik der er tale om, og af konkrete tekniske og geografiske forhold.

Støj kan også være et problem i det åbne land, især ved rekreative områder eller værdifulde naturområder. Der må ved placeringen af nye trafikanlæg lægges vægt på så vidt muligt at undgå indgreb i de områder af landet, der endnu ikke er forstyrret af støj.

Vejtrafikstøj

Vejtrafik er langt den mest udbredte kilde til trafikstøj og udgør det største støjproblem i det ydre miljø herhjemme.

Skøn over støjbelastningen fra vejtrafik er behæftet med en betydelig usikkerhed, men den nyeste opgørelse viser, at der i de seneste 10-15 år er sket et fald i antallet af boliger, der er belastet med støj fra vejtrafik. Således er antallet af boliger belastet med mere end 65 dB(A) i den nye opgørelse ca. 145.000 mod ca. 225.000 i tidligere skøn.

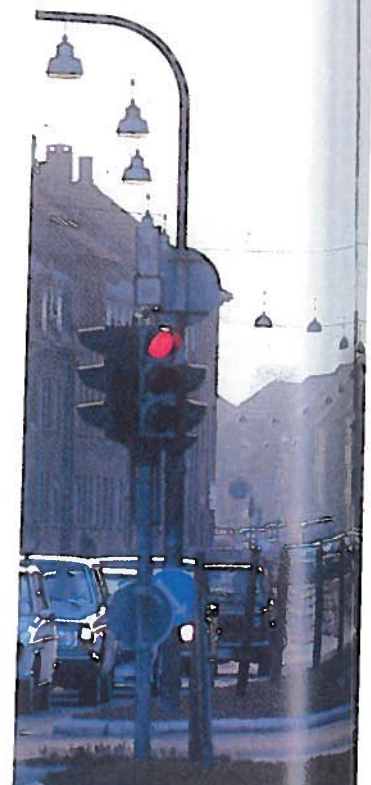
Antal støjbelastede boliger

	55-59 dB(A)	60-64 dB(A)	65-69 dB(A)	70 dB(A)	Total
Vejtrafik	175.000 *	165.000	110.000	35.000	485.000 *
Togtrafik	**	25.000	10.000	4.000	39.000
Flytrafik	25.000	12.000	3.000	0	40.000

* Der gøres opmærksom på, at tallet for de lave støjintervaller (mindre end 60 dB(A)) formodentlig er undervurderet. Dermed undervurderes også det samlede antal støjbelastede boliger.

** Støj fra togtrafik registreres kun over 60 dB(A).

Antallet af støjbelastede boliger er for de forskellige transportformer opgjort på forskellige tidspunkter omkring 1990. I alt var der 162.000 stærkt støjbelastede boliger på dette tidspunkt.



En række trafikale ændringer, der er sket i de seneste 10-15 år, har medvirket til denne reduktion. En del kan tilskrives den trafik- og byplanlægning, der har fundet sted i perioden. Bygning af omfartsveje og trafiksaneringer i byerne har slået kraftigt igennem i perioden og har spillet en vigtig rolle. Nedsættelsen af hastighedsgrænserne i byerne fra 60 til 50 km/t og i landområder fra 90 til 80 km/t har ligeledes haft betydning. Endelig er der i perioden 1982-91 sket et nybyggeri på ca. 230.000 boliger, mens der er nedlagt ca. 35.000 boliger. Stort set alle de nybyggede boliger må antages at overholde kravet om maksimalt 55 dB(A) på facaden.

Støjbelastningen fra vejtrafikken er bestemt af et samspil mellem blandt andet trafikmængden, andelen af tung trafik, hastigheden, vejbelægningen, dæk/vejbane-kontakten og udbredelsesforholdene i omgivelserne. Støjen kan derfor reduceres på flere måder.

Krav til køretøjernes støjudsendelse spiller en vigtig rolle. Der er i EF med virkning fra 1995/96 vedtaget et direktiv om skærpelse af kravene til motorstøjen fra såvel lette som tunge køretøjer. Disse

krav indebærer, at ingen køretøjer må støje mere end 80 dB(A), målt i henhold til de gældende procedurer.

En anden mulighed for reduktion af støjen er at satse på udvikling af nye, mere støjsvage dæk, ligesom der forskes i støjsvage typer af vejbelægning.

For effektivt at reducere støjbelastningen fra vejtrafikken er det nødvendigt at gennemføre en systematisk indsats for støjbekæmpelse på hele vejnettet, som omfatter trafik- og byplanlægning suppleret med direkte støjbeskyttelse i form af afskærmning og facadeisolering. Hvilke løsningsmuligheder, der bør anvendes, afhænger af de konkrete forhold.

Der blev i 1992 iværksat en støjbekæmpelsesindsats for statsvejnettet, og der blev afsat 5 mio. kr. med henblik på at reducere belastningen for de mest støjramte boliger, dvs. primært boliger belastet med over 65 dB(A). I 1993 er støjpuljen forhøjet til ca. 30 mio. kr. Der skønnes at være tale om ca. 15.000 boliger fordelt langs motor- og motortrafikveje (3.000) samt øvrige hovedlandeveje (12.000).

Der er for motorveje primært tale om boliger i større byer, som passerer af motorveje, og hvor etablering af støjskærme normalt vil være den bedste løsning. Hertil kommer et antal fritliggende boliger i det åbne land.

For de øvrige hovedlandeveje samt landevejene findes støjproblemerne især, hvor disse passerer gennem de mindre byer. Løsningsmulighederne er her etablering af omfartsvej eller miljøprioriteret gennemfart, afhængigt af strækningens trafikale betydning.

Der er dog også et betydeligt antal støjbelastede boliger, hvor hovedlandeveje og landeveje passerer gennem større byer. Nye vejprojekter vil i en række tilfælde kunne reducere den gennemkørende trafik på disse strækninger, men herudover må støjbekæmpelsen tilrettelægges som et led i den samlede indsats i de berørte byer.

I de større byer ligger de fleste støjbelastede boliger dog langs de kommunale veje. Støjproblemerne er størst langs de overordnede veje i disse byer, men findes også langs bolig- og fordelingsveje med gennemkørende trafik.

Det største antal trafikstøjbelastede boliger findes langs indfaldsvejene i hovedstaden og de større danske byer.

Trafiksanering og hastighedsdæmpning er vigtige virkemidler til at forbedre trafiksikkerheden og trygheden og til samtidig at begrænse støjen i boligområderne. Konsekvent gennemførte trafiksaneringer vil dog forøge trafikken, og dermed støjproblemerne, på de overordnede veje i byerne.

Det vurderes, at den teknologiske forbedring af bilernes støjemission vil kunne modsvare virkningerne af den forventede stigning i trafikken i byerne frem til år 2010. Tilrettelæggelsen af en støjbekæmpelsesindsats vil derfor kunne tage udgangspunkt i den nuværende støjbelastning fra vejtrafikken.

På baggrund af nye beregninger kan det skønnes, at etablering af omfartsveje/miljøprioriterede gennemfarter i de mindre byer og en konsekvent gennemførelse af trafiksaneringer og hastighedsdæmpning i de større byer samlet vil kunne reducere antallet af stærkt støjbelastede boliger med ca. 50.000.

Langt den største del af de resterende ca. 95.000 stærkt støjbelastede boliger er etageejendomme og tæt randbebyggelse, som typisk er opført længe før man

kendte til problemerne fra vore dages motoriserede trafik. Den eneste mulighed for at bekæmpe støjproblemerne vil normalt være facadeisolering af ejendommene kombineret med hastighedsdæmpning af trafikken.

Det skønnes, at de samlede omkostninger til støjbeskyttelse af de ca. 95.000 boliger vil være ca. 3,5 mia. kr. Mere end 80 pct. af dette beløb vil skulle anvendes til facadeisolering af boliger langs de overordnede veje i de større byer. Ud over en forbedring af de pågældende boliger vil denne indsats kunne have en væsentlig beskæftigelsesmæssig effekt i byggesektoren og reducere energiforbruget til boligopvarmning.

Udover facadeisolering er støjskærme et effektivt middel til at reducere støjbelastningen. Blandt andet af pladshensyn vil disse kun i begrænset omfang kunne anvendes i de eksisterende byområder. Det skønnes, at mindre end 10 pct. af de 95.000 stærkt støjbelastede boliger vil kunne hjælpes med støjskærme.

Ud fra erfaringerne fra støtteordningerne til isolering mod fly- og togstøj vil tilskudsbehovet til støj-

isolering formentlig være mindre end halvdelen af de 3,5 mia. kr.

Togstøj

Støj fra forbikørende tog udgør langt det største bidrag til den samlede støjudsendelse fra togtrafikken. På grundlag af en landsdækkende kortlægning af støjen langs de mest trafikerede banestrækninger i 1986 blev det skønnet, at ca. 12.000 boliger var belastet med et støjniveau over 65 dB(A), heraf ca. 8.000 boliger i det storkøbenhavnske område.

Som følge af ændringer i trafiksituationen efter ibrugtagning af den faste forbindelse over Storebælt, blandt andet øgede toghastigheder op til 180 km/t, viser et revideret skøn, at antallet af boliger med en støjbelastning over 65 dB(A) vil blive forøget med ca. 4.300 til ca. 16.300 boliger. Langt den største del af denne forøgelse - ca. 3.850 boliger - ligger vest for Storebælt.

DSB har siden 1986 gennemført en afhjælpende indsats over for støjbelastede boliger. Indsatsen finansieres ved anvendelse af indtil 1 pct. af de årlige anlægsbevillinger excl. færger og skibe til ekstern støjbeskyttelse af eksi-

Nyt mål

Det er målet, at højst 50.000 boliger er belastet med et støjniveau på over 65 dB(A) i 2010.



sterende boliger. For tiden anvendes der ca. 14 mio. kr. om året til dette formål.

I takt med DSB's anskaffelser af mere støjsvagt materiel vil støjgenerne for DSB's naboer blive yderligere reduceret.

Støjbeskyttelsen af boligerne sker enten gennem opstilling af støjskærme langs banen eller i form af tilskud til lydisolering af boliger, som tilbydes de enkelte boligere.

Ved udgangen af 1992 har ca. 7.700 boliger været inddraget i indsatsen i forbindelse med støjpuljen. For de resterende ca. 8.600 boliger forventes indsatsen at være afsluttet omkring 2005.

S-togstrækninger i Storkøbenhavn har hidtil ikke været omfattet af ordningen. I lyset af den intensive drift på S-togsnettet forventes også disse strækninger fremover at indgå i støjbeskyttelsesordningen.

Også støj fra aktiviteter på jernbaneterminaler giver gener i omgivelserne. For at nedbringe støjen til et acceptabelt niveau har DSB planer om gennem drifts-

mæssige ændringer at eliminere støjgenerne omkring de enkelte terminaler. Det kan eventuelt blive nødvendigt at supplere ændringer i driften med støjafskærmning eller lydisolering af boliger.

Flystøj

Støjbelastning fra lufthavne og flyvepladser reguleres gennem miljøbeskyttelsesloven på grundlag af beregningsmetoder og vejledende støjgrænser for boligområder m.v. Problemerne forebygges gennem bebyggelsesregulerende bestemmelser indenfor konsekvensområder, afgrænset på basis af konkrete støjberegninger.

Støjemissionsgrænser for fly udarbejdes af den internationale luftfartsorganisation (ICAO), og er gennem årene løbende blevet skærpet i takt med den tekniske udvikling. Ikrafttrædelsen sker gennem EF-direktiver, udmøntet med hjemmel i luftfartsloven.

Når støjbelastningen i de senere år ikke er steget i takt med trafikstigningen, skyldes det udviklingen af flymotorer med stadigt mindre brændstofforbrug, der som sidegevinst også har haft stadig

mindre støjafgivelse. Yderligere har EF i direktiver i slutningen af 80'erne indført forbud mod brug af ikke-støjcertificerede jettfly samt fra 1990 begrænsning i brug af "kapitel 2 - støjcertificerede" fly med et aldersbetinget operationsforbud i perioden 1995-2002. Efter udløbet af denne periode vil brug af kapitel 2-fly være totalt forbudt. På grund af flyenes lange levetid slår den samlede støjmæssige effekt af denne udvikling imidlertid først rigtigt igennem i det kommende årti.

For Københavns Lufthavns vedkommende indebærer dette, at støjbelastningen i 2000 trods en forventet, fortsat trafikstigning vil være 6-9 dB(A) lavere end det, man forudså, da udbygningsloven blev vedtaget i 1980, og at man også på endnu længere sigt (2010) regner med, at de nordiske miljøministres målsætning om en reduktion på 5 dB(A) vil blive opfyldt.

Omkring Københavns Lufthavn er de mest støjbelastede boliger i vidt omfang blevet støjisoleret med statsstøtte efter udbygningsloven af 1980, og der er gennemført en række andre støjbegrænsende foranstaltninger i forbindelse med lufthavnens drift og udbygning.

Støjen langs baner og veje kan bl.a. begrænses ved hjælp af støjskærme.

Den fortsatte varetagelse af miljøhensynene sker i et samarbejde mellem luftfartsmyndighederne og miljømyndighederne.

Mål og strategier

Der blev i Transporthandlingsplanen opstillet det mål, at højst 100.000 boliger er belastet med et støjniveau på over 65 dB(A) i 2010.

Regeringen ønsker at fastholde den positive udvikling, der har fundet sted som følge af den hidtidige støjbekæmpelsesindsats, og ønsker at videreføre indsatsen mod støjbelastningen fra trafikken. Målsætningen skal skærpes, så højst 50.000 boliger er belastet med et støjniveau på over 65 dB(A) i 2010.

Ved gennemførelse af nye større trafikprojekter skal det som udgangspunkt lægges til grund, at Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj ved etablering af nye bebyggelser ved eksisterende trafikanlæg også skal gælde som målsætning for nye trafikanlæg, der passerer eksisterende større samlede byområder.

Regeringen vil igangsætte et udredningsarbejde med henblik på opstilling af kriterier for prioritering af indsatsen til beskyttelse af særligt støjramte boliger langs vejene.

Der afsættes midler til, at indsatsen til støjbeskyttelse af boliger langs statens veje videreføres. Specielt i de større byer skal indsatsen koordineres med den samlede lokale støjbekæmpelsesindsats.

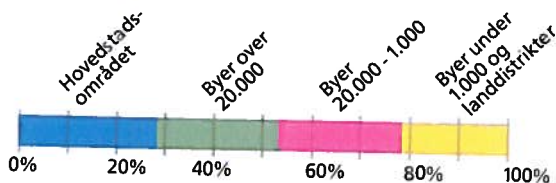
Regeringen vil fortsat støtte udarbejdelsen af trafik- og miljøhandlingsplaner for de større bysamfund. I denne sammenhæng tillægges indsatsen mod støj stor betydning.

Regeringen vil derfor i et vist omfang indgå i medfinansiering af den lokale støjbekæmpelsesindsats baseret på bidrag fra trafikpuljen.

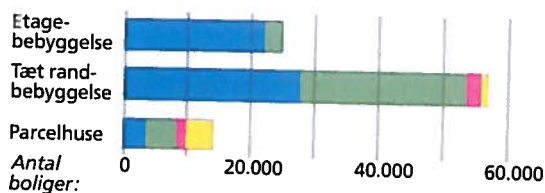
Den hidtidige indsats til støjbeskyttelse af boliger langs bane-nettet videreføres med henblik på at kunne afsluttes inden 2010.

Regeringen vil i de relevante internationale organisationer også fremover arbejde for fastlæggelse af skærpede internationale emissionsgrænser for flystøj.

Alle boliger fordelt på bystørrelser



95.000 vejstøjpåvirkede boliger (over 65 dB(A)) fordelt på boligtype og bystørrelse



Ca. 95.000 af de 145.000 stærkt vejstøjbelastede boliger kan ikke støjbeskyttes ved hjælp af trafikplanlægning. Mulighederne for støjbeskyttelse er derfor facadeisolering eller støj-

skærme. Disse boliger omfatter hovedsageligt etageboliger og tæt randbebyggelse langs større indfaldsveje. Boligerne er overvejende placeret i hovedstadsområdet og i de større provinsbyer.

Energi- forbrug og CO₂

Energiforbruget til national transport i Danmark udgjorde i 1991 145 PJ. I 1980 var forbruget på 115 PJ. I disse mængder indgår dog et betydeligt bidrag fra landbrugs- og entreprenørmaskiner m.m., hvis energiforbrug ikke kan udskilles fra forbruget i den egentlige transportsektor i den nuværende statistik.

Stigningen på godt 25 pct. i transportsektorens energiforbrug i løbet af 80'erne har ligget over gennemsnittet for forbrugsstigningen i andre sektorer. Det betyder, at transportsektorens andel af det samlede energiforbrug er vokset fra at udgøre omkring 18 pct. til at udgøre godt 21 pct. I de seneste år har der været tegn på en begyndende stagnation i sektorens energiforbrug.

Nok så væsentligt er det, at forbruget til andre formål i stigende omfang baseres på kul, naturgas og vedvarende energikilder, mens transportsektorens forbrug næsten udelukkende er oliebaseret. Det betyder, at transportsektorens andel af det samlede olieforbrug er steget markant. I 1991 tegnede transportsektoren sig for næsten halvdelen af det samlede olieforbrug mod kun ca. 27 pct. i 1980.

Forbruget til persontransport udgør godt 60 pct. af det samlede forbrug, medens godstransport tegner sig for den resterende andel. Fordelt på de enkelte transportformer tegner vejsektoren sig for 90 pct. af forbruget, jernbanen for 4 pct. medens det resterende forbrug er fordelt på sø- og lufttransport.

Ved forbrænding af fossile brændsler som benzin og dieselolie frigøres bl.a. CO₂, som vurderes at være den væsentligste bidragsyder til klimaændringer som følge af globale temperaturstigninger, den såkaldte drivhuseffekt. CO₂-udslippet er proportionalt med energiforbruget, og transportsek-

toren bidrager med ca. 19 pct. af det samlede menneskeskabte CO₂-udslip i Danmark.

Drivhuseffekten er et globalt miljøproblem, og en effektiv begrænsning må ske i et koordineret internationalt samarbejde. Som led i disse bestræbelser har regering og folketing opstillet en målsætning om en 20 pct. reduktion i den samlede CO₂-emission i år 2005 i forhold til 1988.

Denne målsætning skal opfyldes gennem en indsats dels på energiområdet, dels på transportområdet.

For transportsektoren er der i Transporthandlingsplanen opstillet en målsætning om en stabilisering på 1988-niveauet inden 2005 og en efterfølgende reduktion på 25 pct. frem til 2030.

Der er to grunde til, at ambitionsniveauet på transportområdet som udgangspunkt er sat lavere end indenfor de øvrige energiforbrugende sektorer.

Transportsektorens andel af det samlede danske olieforbrug udgør i dag ca. 50 procent.



For det første er hovedparten af aktiviteterne i transportsektoren allerede i dag stærkere afgiftsbelagte end andre miljøbelastende aktiviteter. Samtidig antages det, at de reduktioner, der kan opnås ved hjælp af afgifter, bliver mindre jo større afgiften er.

For det andet er der specielt på transportområdet tale om en afvejning mellem lokale og globale miljøeffekter. Øget anvendelse af benzin som brændstof fremfor dieselolie, samt udbredelse af katalysatorteknik, afhjælper en række af de lokale miljøproblemer, men er samtidig medvirkende til at øge CO₂-emissionen. I dag kører en dieselmotor 25 pct. længere pr. liter end den samme bil med benzinmotor.

Målsætningerne for energi- og transportsektorerne og fordelingen af måltallene for energiforbrug og CO₂-emission på disse to sektorer skal med mellemrum revurderes, i lyset af den faktiske udvikling og efter hvordan omkostningerne ved forureningsreduktion udvikler sig.

Det forudsætter også i fremtiden en tæt koordination af indsatsen på de to områder, således som det

er gjort i forbindelse med denne trafikplan og "Energi 2000-opfølgningen".

Den forventede udvikling

I forbindelse med denne trafikplan er der foretaget en revision af de fremskrivninger af trafik- og transportudviklingen og dertil hørende energiforbrugs- og emissionsopgørelser, som lå til grund for Transporthandlingsplanen. Det har ikke givet anledning til ændringer i forventningerne med hensyn til transportsektorens energiforbrug og CO₂-emission.

Sættes 1988 lig 100 forventes der alt andet lige et niveau for energiforbrug og CO₂ på 113 i 2005 og 120 i 2010. I denne fremskrivning er indregnet katalysatorkravet for benzindrevne personbiler, planlagte EF-krav til emissionsgrænser, skattereformen, effekterne af Storebæltsforbindelsen samt en gennemsnitlig forbedring af transportmidlernes energieffektivitet på 15 pct.

Det skal understreges, at disse forventninger er meget usikre. Et lavvækstforløb vil betyde for-

ventede stigninger i energiforbruget på 4 og 7 pct. i hhv. 2005 og 2010, mens et højvækstforløb vil betyde stigninger på 22 og 34 pct.

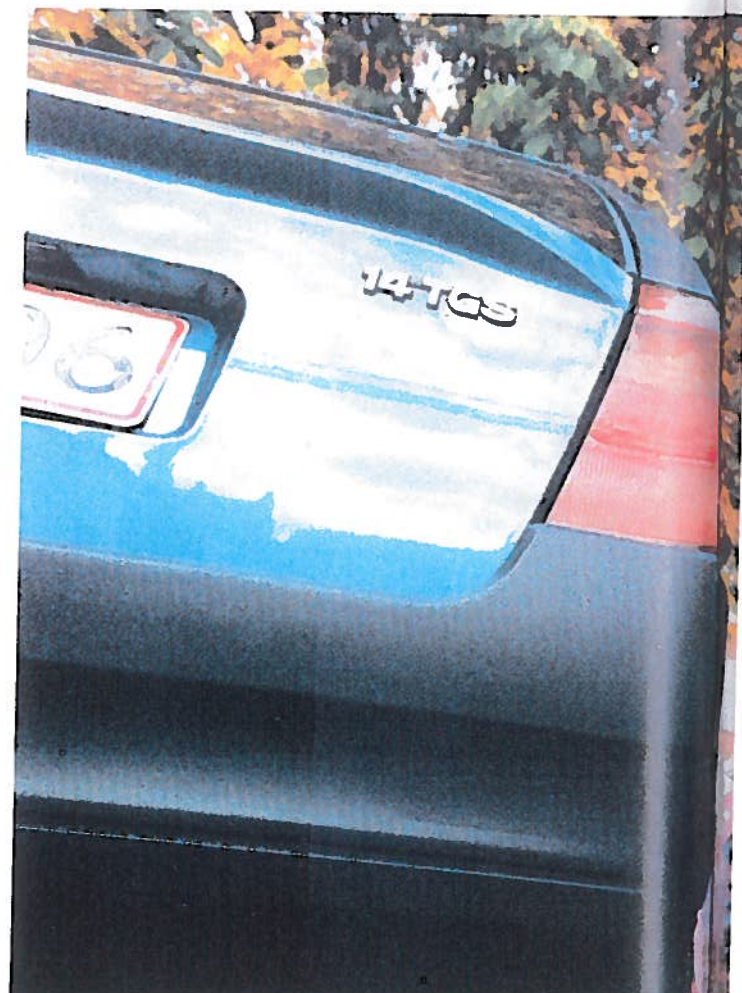
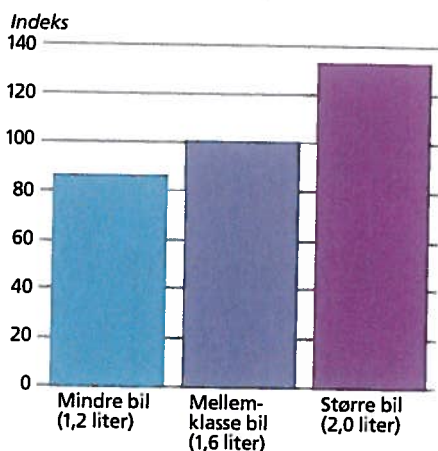
Mål og strategier

Det er *regeringens* opfattelse, at målsætningerne fra Transporthandlingsplanen skal fastholdes. Opnåelsen af disse målsætninger skal gå hånd i hånd med, at der fortsat tilbydes befolkning og erhvervsliv et effektivt og fleksibelt transportsystem. Det er i opfyldelsen af denne dobbelte målsætning, at den største udfordring ligger for transportpolitikken i de kommende år.

For at begrænse transportsektorens energiforbrug og CO₂-emission foreligger der en række principielle muligheder.

Udviklingen af mere energieffektive transportmidler er et af de vigtigste midler til at reducere transportsektorens energiforbrug. Især for personbilernes vedkommende foreligger der gode teknologiske muligheder for en yderligere forbedring af energieffek-

Sammenligning af brændstofforbrug for forskellige biltyper



tiviteten. Skift til mindre biler vil ligeledes kunne betyde væsentlige reduktioner i energiforbruget.

Forestiller man sig, at den danske bilpark i 2010 i gennemsnit kørte 30 km/l, ville det medføre et fald i transportsektorens samlede energiforbrug og CO₂-emission på godt 10 pct. i forhold til 1988 niveauet. De 30 km/l svarer til eksperterets vurdering af, hvad der i dag er teknologisk muligt, hvis der udelukkende fokuseres på energieffektiviteten i udviklingen af personbilerne uden hensyn til komfort, sikkerhed, rummelighed mv.

Realisering af et sådant scenarie kræver enighed på europæisk plan. Dertil kommer, at der formentlig vil gå tre til fire år, før sådanne biler kan masseproduceres, og yderligere en halv snes år før udskiftningen af bilparken vil give anledning til en fuld effekt.

En ikke teknologisk vej til at fremme energieffektiviteten ville være at sænke hastighedsgrænserne på motorvej fra 110 km/t til 90 km/t. Det vurderes at ville reducere person- og varebilers energiforbrug med 1 pct.

Bedre udnyttelse af transportmidlerne er et andet vigtigt indsatsområde. Både i person- og godstransporten er kapacitetsudnyttelsen lav, og der ligger betydelige potentielle energibesparelser.

Forestiller man sig, at der skete en 10 pct.'s forøgelse af belægningsgraden i personbilerne, ville det føre til en reduktion i energiforbrug og CO₂-emission på 5-7 pct. i forhold til den forventede udvikling.

En forøgelse i den gennemsnitlige belægningsgrad i f.eks. bolig-arbejdsstedstrafikken i de større byer kan opnås ved blandt andet indførelse af bompenger, specielle vognbaner i myldretiden for biler med flere personer m.m.

En forøgelse af kapacitetsudnyttelsen i lastbiltransporten med 25 pct. vil give anledning til en besparelse i energiforbrug og CO₂-emission på et par procentpoint. Realisering af dette ville kunne ske gennem en afgiftsbestemt forøgelse af de kilometerafhængige omkostninger.

Overflytning til mere energieffektive og miljøvenlige transportmidler er et tredje vigtigt indsatsområde.

Overflyttes f.eks. 1/3 af bilturene under 3 km til cykel eller gang, vil det kunne give en reduktion i energiforbruget på 1-2 pct. Korte bilture foretages i høj grad med kold motor og er derfor særligt energiforbrugende og forurenende. En fordobling af den kollektive trafik ved overflytning fra personbiler vil betyde en reduktion i energiforbruget på 5 pct. i forhold til den forventede udvikling.

Realisering af sådanne overflytningspotentialer kan for cykeltrafikkens vedkommende ske ved en forbedring af cyklisternes forhold gennem eksempelvis en udbygning af cykelstier, bedre cykelparkeringsfaciliteter ved stationer og arbejdspladser m.m. For den kollektive trafik drejer det sig først og fremmest om at forbedre rejsetiden, mere målrettede tilbud og en forbedret information.

Helt eller delvist at erstatte forbruget af fossile brændstoffer med biobrændstoffer, som er CO₂-

Nogle biler bruger mere energi end andre, oftest bruger små biler mindre end store.

neutrale, er en fjerde mulighed for at nedbringe emissionerne. Anvendelse af 1 mia. liter ethanol, som ville kunne tilsættes benzin og diesel uden konstruktionsændringer af motorer, vil kunne nedbringe transportsektorens CO₂-emissioner i år 2010 med 10-15 pct.

En sådan udvikling kræver en målbevidst satsning kombineret med en afgiftsmæssig særbehandling af biobrændstoffer.

Endelig er der mulighed for at gribe ind over for væksten i transportefterspørgslen.

Det er *regeringens* opfattelse, at alle de ovennævnte muligheder skal udnyttes for at opnå målsætningen om en stabilisering af transportsektorens energiforbrug og CO₂-udslip inden 2005.

Stabilisering

For at illustrere, hvorledes en kombination af disse muligheder kan tilvejebringe en stabilisering, er der foretaget beregninger af en såkaldt TP2005 pakke. Pakken er skruet sådan sammen, at den primært er baseret på tiltag med kendte konsekvenser, der i vid-

udstrækning kan gennemføres ved initiativer på nationalt plan. Pakken har følgende indhold:

- 50 pct. forøgelse af busser og togs transportarbejde gennem overflytning af biltrafik
- Overflytning af 1/3 af de korte bilture til cykeltrafik eller gang
- 5 pct. højere belægning i personbiler

Disse trafikale ændringer beregnes at kunne reducere CO₂-emissionen fra niveau 113 i 2005 til 106 målt i forhold til 1988 niveauet.

Det er *regeringens* forventning, at de initiativer, der er indeholdt i denne plan og i Transporthandlingsplanen, samt de initiativer, der forventes på kommunalt niveau, vil trække i retning af at realisere disse trafikale ændringer.

Den resterende reduktion på 6 procentpoint kan i givet fald opnås gennem en differentiering af de faste afgifter til fordel for mere energiøkonomiske køretøjer og en forhøjelse af brændstofferpriserne frem mod 2005 på mel-

lem 15 og 25 pct. i forhold til den forventede udvikling på lige godt 6 kr. pr. l.

De enkelte initiativer i den beskrevne pakke er ikke udtryk for konkrete målsætninger, men skal ses som en illustration af, hvordan stabiliseringsmålsætningen kan nås med de anførte forudsætninger om den økonomiske og trafikale udvikling.

Såvel disse forudsætninger som den faktiske effekt af de konkrete initiativer vil altid være forbundet med en betydelig usikkerhed. Det er derfor et vigtigt led i det videre arbejde at følge udviklingen på disse nøgleområder. På baggrund heraf vil det løbende blive vurderet, om der er behov for en styrket indsats på de enkelte initiativområder. Først og fremmest gennem en øget anvendelse af grønne afgifter og om nødvendigt også gennem en omprioritering af investeringerne.

Regeringen er opmærksom på, at både nationalt og internationalt formulerede målsætninger for reduktion af CO₂-emissionerne kan medføre, at transportsektoren på et tidspunkt kan blive stillet over-

Beregningseksempel: TP 2005-pakken

- Pakken har følgende indhold:
- 50 pct. forøgelse af busser og togs transportarbejde gennem overflytning af biltrafik.
 - Overflytning af 1/3 af de korte bilture til cykeltrafik eller gang.
 - 5 pct. højere belægning i personbiler.

Disse trafikale ændringer beregnes at kunne reducere CO₂-emissionen fra niveau 113 i 2005 til 106 målt i forhold til 1988 niveauet. Den resterende reduktion på 6 procentpoint kan f.eks. opnås ved en differentiering af de faste afgifter til fordel for mere energieffektive køretøjer og en forhøjelse af brændstofferpriserne.



for skærpede krav til reduktion af CO₂-emissionen.

Reduktion med 20 pct

For at belyse mulighederne for en yderligere reduktion af transportsektorens CO₂-emissioner er konsekvenserne af en udvidet TP2005 pakke blevet analyseret. Denne pakke inddrager virkemidler, hvis realisering er vanskeligere, og hvor den forventede miljøeffekt er mere usikker. Der er således tale om virkemidler, der enten kræver yderligere viden, eller forudsætter international koordinering. En række af disse virkemidler vil først kunne implementeres på lidt længere sigt, og beregningerne er derfor gennemført for år 2010.

Den udvidede TP2005 pakke består udover "stabiliseringspakken" excl. afgifter af:

- Anvendelse af biobrændstof
- Forøgelse af lastbilernes kapacitetsudnyttelse
- Indførelse af lette busser
- CO₂-afgift som led i en international aftale

Biobrændstof er i beregningerne forudsat at erstatte 5 pct. af transportsektorens energiforbrug. Det er endnu uafklaret, om det ud fra en samlet miljømæssig og samfundsøkonomisk synsvinkel vil være hensigtsmæssigt at anvende denne mængde i transportsektoren.

Belægningsgraden for lastbiler forudsættes forøget med gennemsnitligt 10 pct. En sådan udvikling vil formentligt forudsætte internationalt koordinerede tiltag.

Det er forudsat, at halvdelen af bussernes transportarbejde udføres med lette busser, hvis energiforbrug er 1/3 mindre end de nuværende bussers energiforbrug.

Uden CO₂-afgiften forventes denne "pakke" at kunne reducere CO₂-emissionerne fra niveau 120 i år 2010 til 105 målt i forhold til 1988 niveauet. Der vil derfor være behov for en yderligere reduktion på 25 pct. for at nå målsætningen om en 20 pct.'s reduktion i forholdt til 1988 niveauet.

Det skønnes, at en forhøjelse af de danske brændstofpriser på mellem 30 og 40 pct. vil kunne give anledning til en reduktion på 25 pct. På den baggrund må det konkluderes, at afgiftsforøgelser af den nødvendige størrelsesorden kun lader sig gennemføre som led i en international aftale.

Beslutningen om, hvorledes yderligere reduktioner i de samlede CO₂-emissioner fremover skal opnås, må ske ud fra en samlet vurdering af, hvor det samfundsøkonomisk vil være billigst.

Med de analyser af mulighederne for yderligere reduktioner i CO₂-emissionerne fra transportsektoren, der er gennemført som led i arbejdet med denne trafikplan, foreligger der for transportsektoren et godt udgangspunkt for sådanne tværgående overvejelser med henblik på en samlet strategi for begrænsning af energiforbrug og CO₂-emissioner.



Samkørsel kan spare energi. Det skal forsøges at få flere til at køre sammen.

Luftforurening

Luftforurening består af en lang række skadelige stoffer med forskellige miljømæssige effekter. Transporten bidrager især til udslip af kulilte (CO), kulbrinter (HC), kvælstofoxider (NO_x) og sodpartikler. I byområder kan den lokale forurening give anledning til sundhedsskader, lugtgener og nedbrydning af bygninger. Regionalt bidrager luftforureningen til skader på skove og afgrøder og forsurening af søer og vandløb.

Trafikkens bidrag til luftforureningen er betydelig. I byer er trafikken typisk ansvarlig for 70 - 80 pct. af den lokale forurening. Transportsektorens bidrag til det totale udslip af kvælstofoxider er 40-45 pct. og til HC-udslippet omkring 50 pct. SO₂-udslippet har mindre betydning, idet trafikens bidrag

er faldende og i 1992 kun udgjorde ca. 4 pct. Fra 1975 til 1990 har udslippet af HC og NO_x været voksende.

Luftkvaliteten i danske byer er relativt god, men i stærkt trafikerede bygader kan koncentrationen af skadelige stoffer i visse tilfælde give anledning til sundhedsmæssige problemer i form af bl.a. luftvejsirritationer og øget risiko for kræft.

Der er opstillet bindende og/eller vejledende grænseværdier for luftens indhold af kvælstofdioxid (NO₂) og nogle få andre stoffer. I København og i nogle få store provinsbyer, er der målt NO₂-koncentrationer i nærheden af, og i visse tilfælde over, den vejledende grænseværdi for NO₂. For de øvrige stoffer er der i de senere år ikke målt koncentrationer over grænseværdierne.

Inden marts 1994 skal et nyt EF-direktiv om ozon (O₃) gennemføres. Direktivet pålægger medlemsstaterne at overvåge ozonkoncentrationen og underrette befolkningen ved værdier over visse niveauer.

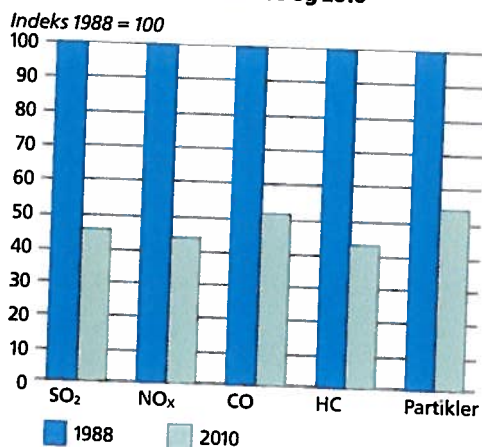
Mål og strategier

Regeringen ønsker at fastholde de målsætninger for begrænsning af luftforureningen fra trafikken, der blev opstillet i Transporthandlingsplanen fra 1990. Målsætningerne er:

- Udslippet af NO_x og HC skal reduceres med 40 pct. inden 2000 og 60 pct. inden 2010 i forhold til 1988. Derefter skal der ske en yderligere reduktion.
- For partikler skal der ske en halvering i byerne frem til 2010, og derefter skal der ske en yderligere reduktion.

Beregninger viser, at der vil ske et fald i udslippet af NO_x og HC på 55 pct. fra 1988 til 2010. Faldet i partikeludslippet vil være 45 pct. i samme periode. I beregningerne forudsættes en vækst på 38 pct. for persontransporten og 60 pct. for godstransporten, og de bygger desuden på antagelser om effekten af skærpede krav til vejtrafikken.

Beregnete totale emissioner fra transportsektoren 1988 og 2010



Luftforureningen bliver væsentligt mindre med allerede vedtagne indgreb.

Dette betyder, at transportsektoren - bortset fra CO₂ - i store træk synes at kunne leve op til de opstillede målsætninger, selv om der ikke sker politiske indgreb udover de allerede planlagte. Beregningerne er behæftet med en vis usikkerhed, og *regeringen* vil derfor løbende følge udviklingen, for at sikre, at reduktionen forløber som forventet.

Det er *regeringen*'s opfattelse, at det fortsat er vigtigt med en aktiv indsat på luftforureningsområdet. Indsatsen vil bl.a. være rettet mod at skærpe emissionsnormerne i takt med den teknologiske udvikling, at overvåge udviklingen i luftforureningen fra trafikken og at øge indsigten i luftforureningens miljømæssige konsekvenser.

Vejtrafik

Vejtrafikken står for langt den største del af den samlede luftforurening fra trafikken. Andelen er forskellig for de forskellige stoffer. En betydelig del af udslippet fra biler og busser sker i tætte byområder, hvor de sundhedsmæssige effekter af forureningen er størst.

Det er svært at gøre op, hvor meget de forskellige vejtransportformer forurener i forhold til det transportarbejde, de udfører. Udslippet pr. personkilometer afhænger - udover af motorteknologien og evt. brug af katalysator - også af kapacitetsudnyttelsen (belægningsprocenten) og af køremønstret. For eksempel vil udslippet pr. personkilometer for en bus med mange passagerer være mindre end for en bil for alle stoffer på nær partikler. For en bus med få passagerer vil udslippet af bl. a. NO_x pr. personkilometer være større end for en bil.

Der er i de senere år vedtaget skærpede krav til udslippet fra personbiler, varebiler og lastbiler. Nye personbiler skal i dag overholde krav til udslip af NO_x, HC og CO, der for benzindrevne biler forudsætter katalysator. Nye dieselbiler skal derudover overholde skærpede krav til udslippet af sodpartikler. Nye lastbiler og busser skal også fra i år overholde væsentligt skrapere krav end hidtil.

De hidtidige erfaringer med katalysatorer viser, at effektiviteten forringes, efterhånden som de bliver ældre. Test af om katalysatorerne overhovedet er virksomme, indgår i de periodiske syn, som indføres fra 1998, og *regeringen* vil i øvrigt overveje, om der er behov for indførelse af systemer til kontrol af, at biler i brug opfylder gældende udstødningsnormer.

Indenfor EF forventes i de kommende år gennemført yderligere skærpelser af de nuværende udstødningsnormer for personbiler. Det forventes at ske i to trin med virkning fra 1996/97 og 2000. *Regeringen* vil i den forbindelse arbejde for, at det nugældende krav til holdbarhed for katalysatorer skærpes fra 80.000 km til 160.000 km. Også for lastbiler er der fastlagt yderligere skærpelser til ikrafttræden i 1996, ligesom der fra 1994 vil blive indført skærpede krav til varebiler.

Luftforureningen fra trafikken overvåges fra målestationer.

Dette vil alt i alt indebære, at vejtrafikkens samlede udslip af de såkaldt regulerede stoffer (NO_x, HC, CO, partikler) vil mindskes betydeligt i de kommende år.

Vejtrafikken har været en væsentlig kilde til luftforurening med bly. Udslippet er reduceret drastisk i takt med indførelsen af krav til blyindhold i benzin og med den stærkt stigende markedsandel for blyfri benzin, som har været en følge af den afgiftsmæssige differentiering på blyfri og blyholdig benzin.

Der er et betydeligt teknologisk potentiale for at reducere luftforureningen fra de enkelte køretøjer, og nye biler vil teknisk set kunne leve op til de nye krav hurtigere end kravene vil blive skærpet i EF.

Regeringen vil derfor arbejde for at de enkelte lande i EF får mulighed for at fremrykke introduktionen af biler, der opfylder fremtidens krav, ved at indføre afgifts-differentiering.

Regeringen vil følge udviklingen i luftkvaliteten i byområder og om nødvendigt gribe ind med særlige foranstaltninger til en yderligere reduktion af luftforureningen.

Busser udgør en væsentlig miljøbelastning i tætbebyggede områder. Regeringen vil derfor fortsat fremme anvendelsen af miljøvenlige busser for eksempel gennem brug af filtre, katalysatorer og mindre forurenende brændstoffer.

Baner

Godstransport på skinner er, hvad luftforureningen angår, normalt bedre end transport med lastbiler. På persontransportområdet er billedet ikke helt så klart. Størstedelen af banetrafikkens udslip sker dog udenfor de tætte byområder og på grund af elektrificeringer sker 30 pct. via kraftværker, der stort set ikke bidrager til den lokale forurening.

DSB forventer at kunne begrænse energiforbruget pr personkilome-

ter med 10 pct. og pr tonkilometer med 20 pct. efter Storebæltsforbindelsens åbning. DSB satser samtidig på en reduktion af luftforureningen, der er større end reduktionen i energiforbruget.

Jernbanen har en række miljøfordele, som skal understøttes og videreudvikles ved den kommende udbygning af banenettet. Det gælder blandt andet ved elektrificeringen af de vigtigste strækninger.

Med etablering af de faste forbindelser er vilkårene for en overflytning af passagerer fra vej og fly til bane forbedret væsentligt.

Regeringen vil fortsat arbejde for, at der sker en sådan overflytning, der vil bidrage til at reducere den samlede luftforurening fra trafikken. Desuden skal der arbejdes for, at den internationale godstransport med lastbil så vidt det er muligt overføres til tog (eller skib).

Katalysatorer hjælper med at mindske luftforureningen fra biler, også GTI-modeller.



Fly

I de sidste 10 år har udviklingen af jetmotor-teknologien betydet et kraftigt fald i udslippet af kulmonoxid (CO) og kulbrinter (HC). Til gengæld er udslippet af NO_x steget i samme periode.

Fly bidrager kun i ringe grad til den lokale luftforurening, idet hovedparten af udslippet sker i stor højde. Miljøeffekten af flyemissionerne og problematikken omkring udslip i stor højde er dårligt belyst, men der er på internationalt plan sat undersøgelser i gang på området.

Det er teknisk muligt at reducere udslippet af NO_x ganske betydeligt i forhold til de nuværende krav. Flyindustrien vurderer, at man med en ny motorteknologi på længere sigt vil kunne reducere NO_x-udslippet med omkring 80 pct. i forhold til dagens standard.

Regeringen vil - bl. a. i EF - arbejde for, at der sker en stramning af kravene til NO_x - udslippet fra fly, men således, at det under hensyn

til luftfartens internationale karakter kan ske samtidigt på globalt plan efter vedtagelse i ICAO.

Endelig vil mulighederne for at indføre et miljøfremmende afgiftssystem for fly blive overvejet nærmere.

Skibe

Luftforurening fra skibe opstår dels som følge af forbrændingsprocesserne i motoren, men andre væsentlige kilder er affaldsforbrænding, køle- og brændslukningsanlæg, og fordampningsudslip ved tankning.

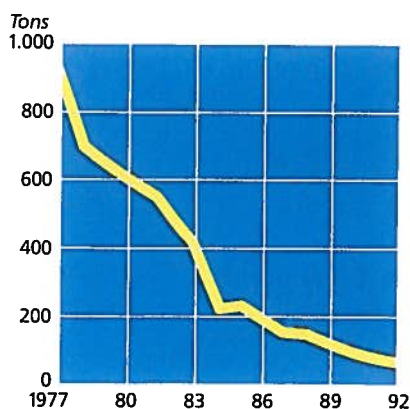
Der er i øjeblikket ingen regler, der begrænser luftforureningen fra skibe og færger, men den internationale maritime organisation (IMO) under FN arbejder i øjeblikket med et forslag, der bl.a. omfatter krav til olie kvaliteten og til udslippet af NO_x, SO_x og visse ozonnedbrydende stoffer. Forslaget vil sandsynligvis tidligst kunne træde i kraft i 1998.

Det er regeringens opfattelse, at der bør stilles skærpede miljøkrav til skibs- og færgetrafikken. Det internationale arbejde, der foregår med det formål, vil derfor blive fortsat og intensiveret.

Regeringen vil i den forbindelse arbejde for, at kravene til kvaliteten af fuelolie kommer til at gælde globalt.

Det bør endvidere overvejes, om det vil være muligt at gavne miljøet gennem differentierede havneafgifter.

Udviklingen i blyemission*



*Blyemission baseret på benzinsalgstatistikken

Afgifter

Transportsektoren er pålagt brugs-, købs- og besiddelsesafgifter.

Brugsafgifter er pålagt i form af diverse brændstofafgifter og parkeringsafgifter. Desuden er der i EF åbnet mulighed for, at medlemslandene kan påligne køretøjer over 12 tons totalvægt en vejbenyttelsesafgift.

Luft- og søtransport erlægges derudover forskellige afgifter, der står i forhold til deres brug af infrastruktur.

Købsafgifter er pålagt i form af registreringsafgift for motorkøretøjer, mens besiddelsesafgift er pålagt gennem vægtafgift og afgift på ansvarsforsikring. Disse afgifter er udelukkende pålagt vejtransport.

Det offentlige provenu fra punktafgifter på transportområdet udgjorde 22 mia. kr. i 1992.

Skattereformen

Regeringen står fast på skattereformen.

Det er regeringens opfattelse, at afgiftsstrukturen på trafikområdet i fremtiden i højere grad skal være en grøn afgift rettet mod at styre sektorens energiforbrug og miljøpåvirkninger. Det kan både indebære forhøjelser og/eller ændringer i de eksisterende afgifter og indførelse af afgifter på nye områder.

Grønne afgifter har den fordel, at forbrugernes og virksomhedernes adfærd påvirkes med markeds-mæssige styringsmidler. Hermed sikres det fri forbrugsvalg og virksomhedernes dispositionsfrihed. For forbrugere og virksomheder ændres priserne på de afgifts-pålagte varer, så de i højere grad afspejler de samfundsøkonomiske omkostninger, der er forbundet med produktionen.

Som led i den netop gennemførte skattereform er der gennemført forskellige ændringer i beskatningen af transportsektoren. Bl.a. kan nævnes:

- at benzinafgiften forhøjes med 20 øre/liter stigende til 47 øre/liter i 1998. Desuden følges eventuelle tyske afgiftsstigninger med tilsvarende danske. Den samlede stigning i benzinafgiften forventes at være på 93 øre/liter i 1998.

- at dieselaugiften forhøjes med 10 øre/liter i 1997. Desuden følges eventuelle tyske afgiftsstigninger med tilsvarende danske. Den samlede stigning i dieselaugiften forventes at være på 56 øre pr. liter i 1997.
- at registreringsafgiften for varebiler mellem 2 og 3 tons forhøjes fra 12.000 kr. til 30.000 kr. og afgiften for biler mellem 3 og 4 tons forhøjes fra 7.500 til 19.000 kr.
- at små busser til privatkørsel omfattes af en registreringsafgift på 60 pct.

Disse ændringer i afgiftsstrukturen skønnes at ville medføre et fald i transportsektorens energiforbrug på ca. 5 pct.

Mål og strategier

Der kan frem mod 2005 være brug for yderligere justeringer af afgiftsstrukturen inden for transportsektoren for at sikre opfyldelsen af de overordnede miljømålsætninger.

Persontransport

Overfor den private persontransport virker de eksisterende afgifter

Afgift pr. GJ (Giga Joule) for forskellige energivarer

Vare	Energi- afgift kr./GJ	CO ₂ - afgift kr./GJ	I alt kr./GJ	Indeks Blyfri benzin = 100
Blyholdig benzin	88,3		88,3	129
Blyfri benzin	68,5		68,5	100
Alm. diesel	49,3	7,5	56,9	83
Let diesel	46,6	7,5	54,1	79
Autogas	47,5	6,4	53,9	79
Ultra let diesel	- 8,4		- 8,4	- 12



ind på fem forhold med afgørende trafikale og miljømæssige betydning. Det er:

1. beslutning om at anskaffe bil eller ej
2. valg af bilmodel
3. kørselsomfang
4. valg af transportmiddel
5. valg af brændstoftype

Registreringsafgiften på personbiler er en progressiv værdiafgift på 105 pct. af den afgiftspligtige værdi under 34.400 kr. og 180 pct. af resten. Der ydes dog fradrag i afgiften for særligt sikkerhedsudstyr, som f.eks. air-bags.

For en typisk bil i mellemklassen udgør registreringsafgiften omkring 30 pct. af de årlige omkostninger ved bilejerskab.

Registreringsafgiften øver en betydelig indflydelse på bilparkens størrelse og sammensætning. Da bilejerskab samtidigt er afgørende for både transportmiddelvalg og transportens omfang, bidrager registreringsafgiften indirekte til at nedsætte transportsektorens

energiforbrug og miljøbelastning. Den fastholder dog også en bilpark med en høj gennemsnitsalder.

På grund af progressionen påvirker registreringsafgiften tillige valget af bilmodel over mod billigere, og som hovedregel også mindre, og dermed mere energiokonomiske biler.

Vægtafgiften er som registreringsafgiften en fast afgift på bilejerskab, men differentieret efter køretøjets vægt.

I forhold til registreringsafgiften ligger vægtafgiftens relative styrke i, at den både påvirker nyvognsalget og sammensætningen af den eksisterende bilpark.

De faste afgifter påvirker først og fremmest bilparkens sammensætning på langt sigt.

Regeringen vil, i lyset af bl.a. internationale erfaringer med afgiftsdifferentiering, overveje, om der skal ske en omlægning af de faste afgifter for at påvirke bilparkens sammensætning i en mere miljøvenlig retning.

For at fremskynde en udskiftning af de ældre biler i bilparken vil regeringen indføre en midlertidig

ordning, som i hovedtræk går ud på, at ejere af personbiler og små varevogne, der er mere end 10 år gamle, kan få tilbagebetalt en del af registreringsafgiften, hvis køretøjet afmeldes af motorregisteret. Når afgiften er tilbagebetalt, kan køretøjet ikke registreres igen.

Skrotningstilskuddet aftrappes gennem de to år, ordningen skal virke. Ordningen vil give incitament til en fremskyndet frivillig afmelding af køretøjer, som ikke vil kunne leve op til kravene ved de periodiske syn, der indføres fra 1. januar 1998, og vil i sidste ende medføre, at der sker en fremrykning af nyregistreringerne.

Denne midlertidige tilbagebetaling af en del af registreringsafgiften påregnes finansieret ved at fremskynde forhøjelsen af benzinafgiften i 1994 og 1995. Fra 1. januar 1996 vil benzinafgiften udgøre samme beløb som forudsat ved skattereformen.

Brændstofafgifter virker på kort sigt ind på kørselsomfanget og på længere sigt øver de også en vis indflydelse på sammensætningen af bilparken. I takt med stigende indkomster udhules afgifternes begrænsende indflydelse på kørselsomfanget.



Afgiftsstrukturen på trafikområdet skal i fremtiden i højere grad være rettet mod at styre sektorens energiforbrug og miljøbelastning.

En forøgelse af brændstofafgifterne flytter i sig selv kun et beskedent antal rejser over til den kollektive trafik. Størrelsen af overflytningen afhænger af kvaliteten i det kollektive trafiktilbud.

En differentiering af afgifterne er et effektivt middel til at påvirke brændstofforbrugets sammensætning. På ganske få år er det bl.a. på grund af en beskeden afgiftsdifferentiering lykkedes at give blyfri benzin en markedsandel på 85 pct.

Den vigtigste ydre begrænsning på anvendelsen af brændstofafgifter som styringsmiddel er hensynet til benzinsalget langs den dansk-tyske landegrænse.

I disse år er der en voksende international forståelse for, at en begrænsning af trafiksektorens miljøpåvirkninger kræver, at brugen af bilen skal gøres dyrere.

Regeringen vil derfor gennemføre en forhøjelse af de danske brændstofafgifter i takt med de omgivende lande. Danmark vil i EF-sammenhæng arbejde for at øge minimumssatserne for brændstoffer og for indførelse af en international CO₂-afgift.

I den erhvervsmæssige persontransport er rutebus- og togtrafik undtaget fra at betale brændstofafgifter. Omkostningen ved brændstofanvendelse indgår der-

med ikke med samme vægt i driftsselskabernes planlægning, som de ville have gjort, hvis de havde været pålagt afgift.

Regeringen vil derfor overveje indførelse af en energiafgift på rutebus- og togområdet. For ikke at forringe den kollektive persontrafiks konkurrencesituation vil regeringen kompensere for afgiftsbelastningen.

Regeringen finder, at det bør overvejes, om det herudover vil være muligt at gavne miljøet gennem differentiering af de eksisterende landingsafgifter for fly. Regeringen vil endvidere overveje mulighederne for at indføre en brændstofafgift i færgetrafikken.

Kommunerne har i øjeblikket adgang til at opkræve parkeringsafgifter. Set ud fra en miljømæssig betragtning kan en regulering af parkeringen have betydning for biltrafikkens omfang.

Bompenge eller road-pricing er en anden mulighed for at regulere omfanget af den lokale biltrafik. Regeringen vil derfor nærmere undersøge behovet for at udvide den eksisterende adgang til at opkræve parkeringsafgifter.

Godstransport

Som led i harmoniseringen af konkurrencebetingelserne for vejgodstransporten i EF, er der siden

1992 indført betydelige ændringer i afgiftsstrukturen for vejgodstransporten. Der er dels tale om en forøgelse af afgiftsbelastningen og dels tale om i højere grad at beskatte anvendelsen af køretøjet frem for besiddelsen.

Senest er der vedtaget et direktiv, der åbner mulighed for indførelse af vejbenyttelsesafgifter.

Det er regeringens opfattelse, at Danmark skal indføre den fælles regionale vejafgift. Vognmandsorganisationerne vil blive inddraget i drøftelserne herom.

Regeringen finder, at det bør overvejes, om det vil være muligt at gavne miljøet gennem differentierede havneafgifter for skibe.

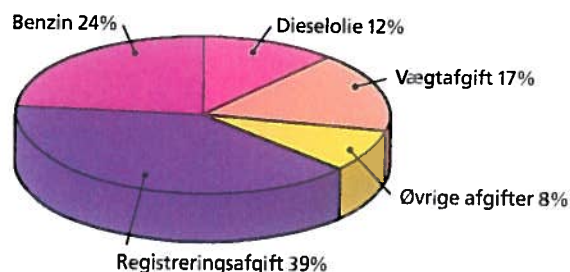
Det er regeringens opfattelse, at der i beskattningen af godstransporten skal tages vidtgående hensyn både til konkurrencesituationen for godstransporterhvervet og dansk erhvervslivs konkurrenceevne i almindelighed. Ændringer i den danske afgiftsstruktur vil derfor være begrænset af disse to hensyn.

Regeringen har bl.a. på den baggrund nedsat et tværministerielt embedsmandsudvalg, der har til opgave at udarbejde konkrete modeller for, hvorledes miljø- og energiafgifter kan indføres under hensyntagen til, at konkurrenceevnen ikke forringes.



I udlandet benyttes nogle steder afgifter for brug af vejnettet.

Transportsektorens afgiftsprovener 1993



Investeringer

Der skal løbende foretages investeringer til både at opretholde, vedligeholde og forbedre det eksisterende transportsystem.

For investeringer på vejområdet er der især tale om investeringer i selve infrastrukturen. Borgere og erhvervsliv betaler selv de transportmidler, som anvender infrastrukturen. Den kollektive bustrafik benytter imidlertid også vejnettet.

For investeringer på baneområdet er der både tale om investeringer i infrastruktur og i materiel. Disse investeringer skal derfor ses i sammenhæng.

På søfartsområdet betaler brugerne for havneinvesteringerne, brugen af havneinfrastrukturen og for transportmidlerne.

Det samme gør sig gældende på luftfartsområdet.

På alle områder er målet med de fremtidige investeringer, at de skal understøtte den nyorientering af trafikpolitikken, som *regeringen* har fremlagt.

Der er allerede indgået rammeaftaler for vejområdet, privatbanerne og DSB. Der må naturligvis tages udgangspunkt i disse aftaler.

Regeringen har med "Ny kurs mod bedre tider" og den dertil knyttede beskæftigelsespakke kanaliseret væsentlige midler ind i fornyelsen og forbedringen af infrastrukturen. De samlede inve-

steringer på trafikområdet vil således samlet set give en væsentlig positiv effekt på beskæftigelsen.

Regeringen vil i årene frem arbejde videre med trafiksektorens fremtidige afgifts- og finansieringsforhold. På grundlag af princippet om, at transportbrugerne fremover på passende måde skal betale for den faktiske brug af infrastruktur, samt for de miljøomkostninger og andre såkaldte eksterne omkostninger, som transportbrugerne forårsager, bør det vurderes nærmere, hvordan den fremtidige afgifts- og finansieringsstruktur kan tilrettelægges.

Afgifts- og finansieringsspørgsmålet skal imidlertid også ses i relation til den samlede finanspolitik og skattepolitik.

Regeringen ønsker at skabe yderligere incitament for amter og kommuner til at udarbejde og implementere trafik- og miljøhandlingsplaner, herunder også færdselssikkerhedsplaner, med henblik på at forbedre forholdene i byerne.

Regeringen er derfor indstillet på at indgå i en medfinansiering af amtskommunale og kommunale projekter, der tilgodeser miljø- og færdselssikkerhedsmæssige forhold.

Rammeaftaler

Trafikministeriets budget er i de kommende år karakteriseret ved rammeaftaler for DSB, privat-

baneområdet og på vejvedligeholdelsesområdet samt en aftale om kontraktstyring på Statens Luftfartsvæsen (SLV's) område.

DSB

Den nye rammeaftale for DSB gælder for perioden 1993-1996. 1993 betragtes som et overgangsår mellem den nuværende rammeaftale og den nye. I 1994 optages forhandlinger mellem parterne om en forlængelse for årene 1997 og 1998. Herved skabes mulighed for, at rammeaftalen kan bygge på denne trafikplan og omfatte en kontraktstyring af dele af DSB's virksomhed. Det forudsættes, at der herefter hvert andet år sker en udvidelse af den eksisterende rammeaftale med 2 nye år.

DSB har ved årsskiftet 1993 gennemført første fase i en ny organisatorisk opbygning. DSB's jernbanevirksomhed fastholdes som en samlet statsvirksomhed, som inddeles i to trafikvirksomheder for gods og passagerer samt en banevirksomhed, der har ansvaret for infrastrukturen. Der udarbejdes særskilt regnskab for de enkelte virksomheder. For banevirksomheden og den samfunds-nødvendige jernbanetrafik, der ikke kan hvile i sig selv, opstilles der indenfor rammerne af aftalen en kontrakt med DSB om aktivitetssomfang og tilskud.

For godsområdet fastholdes det hidtidige princip om, at godssektorens økonomi ikke belastes med omkostninger, som også forekommer, selv om DSB ikke drev godstrafik. En analyse af godsområdet driftsøkonomi indeholder forskellige forslag til forbedring af økonomien. Principperne heri vil ligge til grund for den effekti-

visering af godssektoren, der er nødvendig for at opfylde de generelle effektivitetsmål, der er indeholdt i rammeaftalen. Der etableres en ny stykgodsterminal i Taulov, der erstatter terminalerne i Kolding, Esbjerg og Horsens.

DSB's opgaver som departement overføres til Trafikministeriets departement.

DSB rederi, DSB busser og DSB rejsebureau forudsættes at overgå til aktieselskabsform med henblik på øget aktivitet og beskæftigelse gennem udførelse i fri og lige konkurrence af opgaver, som er eller inden for en rimelig tid kan blive kommercielt bæredygtige, og som derfor ikke efter etableringen skal tilføres andele af DSB's samlede bevillinger. For enkelte færgeruter, der opretholdes af samfundsmæssige grunde, indgås kontrakt med DSB rederi om aktivitetsomfang og tilskud.

Der gennemføres ikke generelle passagertakstforhøjelser i aftaleperioden og DSB skal søge at få vendt udviklingen til ny vækst for den kollektive trafik. En stigende vægt på grønne afgifter i afgiftspolitikken vil også bidrage hertil.

Der er fastlagt følgende bevilling til nettoinvesteringer:

Anlægsbevilling mio. kr. inkl. moms i det pågældende års pris- og lønniveau (PL):

1993	1994	1995	1996
1993-PL			
2.605	2.390	1.985	1.800
1994-PL			
	2.445	2.031	1.841

I hvert af årene vil ca. 1.200 mio. kr. blive anvendt til reinvesteringer og mindre nyinvesteringer.

Indenfor anlægsbevillingen er der allerede afgivet ordre på 23 IR4-togsæt.

DSB har bestilt 8 nye S-tog som led i en gradvis udskiftning af de nuværende S-tog. Der afsættes 142 mio. kr. i aftaleperioden til yderligere S-togsanskaffelser, hvilket er en reduktion på 58 mio. kr. i forhold til FFL 94. Ved aftaleforlængelsen i 1994 forudsættes drøftet supplerende bevillinger i 1997 og 1998.

Med henblik på at sikre, at den integrerede regionaltogetrafik i hovedstadsområdet og Skåne kan etableres, når Øresundsforbindelsen åbnes, påbegyndes udviklingen af materiel til dette formål i aftaleperioden, således at det nye materiel vil kunne bestilles i 1997.

Jernbaneinfrastrukturens udbygning fortsætter i aftaleperioden, selvom en række større udbygningssatsninger sker i særligt regie i forbindelse med Storbæltsforbindelsen, Øresundsforbindelsen og Ørestaden. Indenfor rammeaftalens bevillinger videreføres elektrificeringsprogrammet.

Privatbaneområdet

Der er 13 privatbaner i Danmark og staten finansierer 70 pct. af banernes driftsunderskud, mod at de interesserede (amts)kommuner dækker de resterende 30 pct.

Rammeaftalen på privatbaneområdet vedrører 1993-96 og indebærer følgende:

- Det statslige driftstilskud til banerne reduceres med 2,5 pct. årligt i aftaleperioden - fra 85,9 mio. kr. i 1993 til 79,6 mio. kr. i 1996. Det forudsættes, at de (amts)kommunale driftstilskud til privatbanerne justeres tilsvarende.
- Den statslige investeringsramme øges med 238 mio. kr. i aftaleperioden med henblik på anskaffelse af nyt materiel (205 mio. kr.) og yderligere rationaliseringsfremmende investeringer (33 mio. kr.).
- Der tages i aftaleperioden konkrete initiativer til yderligere samarbejde og/eller samdrift med DSB.

Vejvedligeholdelsesområdet

Rammeaftalen på vejvedligeholdelsesområdet vedrører 1993-1996 og indeholder en ny samarbejdsaftale med (amts)kommunerne vedr. vejvedligeholdelsen og en styrket vejvedligeholdelsesindsats på hovedlandevejene.

Den 1. januar 1993 blev der indgået en ny samarbejdsaftale med Amtsrådsforeningen for en 2-årig periode. Aftalen indeholder bestemmelser, der sikrer fuld udlicitering af opgaverne i marken i 1993 og 1994.

Styrkelsen af vejvedligeholdelsesindsatsen på hovedlandevejene indebærer anvendelse af prove-nuet vedr. udlicitering og et pro-

venu i forbindelse med forudsatte produktivitetstigninger vedr. vejvedligeholdelsen på 2 pct. om året. Den samlede gevinst herved er opgjort til 265 mio. kr. i aftaleperioden.

Hertil kommer, at der er afsat ekstra 316 mio. kr. i aftaleperioden til styrkelse af vej- og brodriftsområdet.

Rammeaftalen indebærer herudover, at Vejdirektoratets bevillinger fastholdes på et uændret 1993-niveau.

SLV's område

Trafikministeren har indgået en aftale om kontraktstyring med SLV for 1992-95. Kontrakten indebærer mål og resultatkrav, som har til hensigt at øge produktiviteten på SLV's hovedområder, nemlig tilsyn med civil luftfart, flyvesikringstjeneste og drift af lufthavne. De økonomiske rammer og vilkår i aftaleperioden er bl.a følgende:

- en forbedring af lufthavnenes årlige driftsresultat,
- et stigende driftsresultat for SLV's samlede område - fra ca. 70 mio. kr. i 1993 til ca. 90 mio. kr. i 1995,
- at SLV friholdes for yderligere besparelseskrav, og
- at der sker en afklaring af SLV's investeringsbehov, herunder finansiering af et nyt trafikkontrolsystem (CATCAS).

Investeringsprojekter til fremme af beskæftigelsen

Finanslovsforslaget for 1994 (FFL 94) indebærer merudgifter til investeringer for ialt 2,3 mia. kr. i 1994 sammenlignet med budgetoversigten for 1994 på finansloven for 1993.

Langt størstedelen af merudgifterne til nyinvesteringer på finanslovsforslaget for 1994 er gået til Trafikministeriets område (incl. DSB) - nemlig ca. 1.760 mio. kr., heraf ca. 1.300 mio. kr. til DSB - svarende til ca. 77 pct. af de samlede nyinvesteringer. Hertil kommer, at der tillige er indbudgetteret merudgifter på driftssiden (som også vil være beskæftigelsesfremmende) - nemlig godt 400 mio. kr. i forhold til 1993, heraf 30 mio. kr. til renovering af MR-tog.

Som led i *regeringens* bestræbelser på at fremme beskæftigelsen indebærer FFL 94 fremrykning af en række investeringer. Udgifterne til disse investeringer er lånefinansieret i 1994.

Udover en lånefinansiering af den rammeaftalte udgift i 1994 på privatbaneområdet på 65 mio. kr. og 28 mio. kr. til udbedring af blackspots på hovedlandevejsnettet er de fremrykkede investeringer følgende:

Mio. kr.			
1994	1995	1996	1997
Anlæg af cykelstier			
15	-	-	-
Vejprojekter/Københavns Amt			
100	165	153	-
Omfartsveje			
87	253	253	-
Miljøprioriterede gennemfarter			
80	-	-	-
Sikr. af overkørsler ml. bane/vej			
30	-	-	-
Statshavnene			
40	23	5	-
Kystbeskyttelse			
20	20	20	20
I alt			
372	461	431	20

Den faste forbindelse over Storebælt

Anlægsomkostningerne for Storebæltsforbindelsen er ialt 21,6 mia. kr. i 1988-priser. De store poster er:

Vestbro	ca. 4 mia. kr.
Sprogø	3,5 mia. kr.
Østtunnel	ca. 5 mia. kr.
Østbroen	ca. 6,0 mia. kr.
Landanlæg	ca. 0,5 mia. kr.
DSB-installationer	ca. 1,7 mia. kr.

Den faste forbindelse over Øresund

Anlægsomkostningerne for Øresundsforbindelsen og de danske landanlæg er budgetteret til følgende beløb eksklusiv moms og byggerenter og opgjort i juli 1990-prisniveau:

Kyst-kyst anlægget	12,2 mia. kr.
Landanlæg	4,4 mia. kr.
Airside tunnel	0,5 mia. kr.
I alt	17,1 mia. kr.

Ørestaden

Beslutningen om Ørestadsprojektet indebærer, at der i Hovedstaden i de kommende 5-7 år vil blive foretaget investeringer på knapt 4 mia. kr. (1990-prisniveau) i et helt nyt bybanesystem, hvis første etape skal betjene Københavns Centrum og de tæt befolkede dele af Amager samt åbne mulighed for udviklingen af Ørestaden.

Projektets 2. og 3. etape, som udgør ca. 1/3 af disse investeringer, er endnu ikke endeligt besluttet, men skal i givet fald betjene henholdsvis Frederiksberg og Vanløse samt Østamager og lufthavnen. Investeringerne i det nye bybanesystem, som vil give Hovedstadens kollektive trafiksystem et væsentligt kvalitetsløft, vil ikke belaste skatteyderne, idet anlægsomkostningerne i første omgang skal lånefinansieres. Lånene skal tilbagebetales gennem de værdistigninger, som bybanen tilfører Ørestaden.

De økonomiske rammer

En stor del af investeringerne på trafikområdet styres ikke via de statslige bevillingslove. Investeringer vedrørende de faste forbindelser og Ørestadsbanerne er eksempelvis ikke omfattet af finansloven, da disse aktiviteter er organiseret i statslige aktieselskaber.

På finansloven figurerer størstedelen af de statslige anlægsudgifter på vejområdet og området for kollektiv trafik - hovedsagelig DSB.

På finanslovsforslaget for 1994 er de samlede anlægsudgifter på vejområdet i perioden 1991 til 1997 ca. 5.330 mio. kr. - svarende til en gennemsnitlig årlig investering på ca. 760 mio. kr.

På området for kollektiv trafik er de samlede anlægsudgifter i perioden 1991 til 1997 ca. 17.775 mio. kr. - svarende til en gennemsnitlig årlig investering på ca. 2.540 mio. kr.

Oversigt over investeringsprojekter

Regeringen ønsker med den her fremlagte oversigt over investeringsprojekter at lægge hovedvægten på, hvilke investeringer der anses for vigtige. Der er således ikke taget stilling til præcis hvilke projekter, der skal gennemføres inden 2005.

Oversigten er baseret på de p.t. foreliggende projekter, men det er klart, at der også i tiden fremover vil fremkomme nye initiativer, som der skal tages stilling til.

Investeringsplanlægningen skal undergå en fortsat raffinering og forbedring bl.a. ved at opstille tværgående prioriteringsmetoder. Det bør herunder undersøges, om de enkelte investeringsprojekter kan billiggøres, således at der samlet bliver økonomisk mulighed for at gennemføre flere investeringsprojekter.

Målet er, at investeringsplanlægningen danner det fremtidige grundlag for kommende års politiske aftaler og for regeringens overvejelser vedr. evt. fremrykning af infrastrukturinvesteringer som led i indsatsen for øget beskæftigelse.

Den fremlagte oversigt over investeringsprojekter har således til formål at give et overblik over aktuelle projekter i transportsektoren samt en tilkendegivelse af, hvorledes det enkelte projekt indgår i nyorienteringen af trafikpolitikken.

På vej- og baneområdet kan de fremtidige investeringer groft kategoriseres i nogle centrale indsatsområder.

Hovedlandeveje

På vejområdet kan der skelnes mellem 3 indsatsområder.

1. Vedligeholdelse af vejnettet

Veje, stier og broer skal løbende vedligeholdes og renoveres for at vejnettet til stadighed er fuldt funktionsdygtigt og færdselssikkert. Der skal med andre ord være en fornuftig balance mellem investeringer i nyanlæg og de midler, der afsættes til den løbende vedligeholdelse i form af driftsmidler.

2. Forbedringer af det eksisterende vejnet

Ofte kan der opnås mærkbare resultater for miljøet, færdselssikkerheden eller for trafikafviklingen gennem en lokal forbedring eller udbygning af den eksisterende vej. Det kan f.eks. dreje sig

om trafiksanering i byerne, færdselssikkerhedsmæssige tiltag, støjbekæmpelse eller sporudvidelser. De senere års store investeringer i færdiggørelse af motorvejsnettet har betydet, at der på det øvrige hovedlandevejsnet er behov for investeringer, der kan afhjælpe forskellige miljø- og færdselssikkerhedsmæssige problemer.

3. Investeringer i nye vejanlæg

Det er ikke alle steder på vejnettet, at et lokalt virkende tiltag eller en forbedring af den eksisterende strækning er tilstrækkelig til at løse problemerne. Med udsigt til fortsat stigende vejtrafik kan kapacitetsproblemerne blive så store, at en egentlig udbygning af vejnettet er nødvendig. Omfartsveje kan komme på tale for byer, der er stærkt belastede af gennemkørende trafik, og hvor byen er en flaskehals for trafikken.

Motorvejsnettet er besluttet gennemført som et egentligt sammenhængende transportnet på nationalt niveau. På andre strækninger, hvor trafikbelastningen gennemgående er stor, f.eks. på vigtige føderuter til motorvejsnettet eller til terminaler, kan en udbygning af dele af ruterne til højere standard komme på tale for at fastholde transportkvaliteten.

Det er *regeringens* opfattelse, at det er vigtigt at afsætte midler inden for alle tre områder frem til 2005. På driftssiden er det vigtigt at sikre tilstrækkelige midler, så der i planperioden sker en tilfredsstillende vejvedligeholdelse. På anlægssiden er der specielt behov for at opprioritere investeringer til fremme af miljø og sikkerhed.

De allerede besluttede vejanlæg vil imidlertid i årene frem mod år 1998 optage størstedelen af de midler, der kan forventes afsat til investeringer i vejsektoren. Om-prioriteringen af midlerne vil derfor især kunne ske i perioden herefter, med mindre en del af de besluttede vejanlæg udsættes.

Baner

På baneområdet kan investeringerne ligesom på vejområdet opdeles i en række indsatsområder, der omfatter infrastruktur og materiel.

1. Generel ramme til fornyelse

Det eksisterende banenet, bygninger og andet udstyr samt materiel skal til stadighed fornyes.

Disse reinvesteringer omfatter principielt en udskiftning, som er nødvendig for at opretholde det nuværende serviceniveau og produktionsomfang. Fornyelse af baner og materiel behøver ikke at betyde et forbedret serviceniveau eller produktionsapparat, men gør det alligevel ofte, fordi man teknologisk har udviklet nye og bedre produkter.

2. Større enkeltstående fornyelsesprojekter

Udover den generelle ramme til fornyelse, der omfatter en lang række mindre projekter, vil der være enkelte større fornyelsesprojekter, som ligeledes indeholder elementer af både at være re- og nyinvesteringer. Her kan eksempelvis være tale om udskiftning af hele generationer af nedslidt materiel.

3. Udvidelse og omstilling af jernbaneområdets produktionsapparat

En udvidelse af jernbaneområdets produktionsapparat og dermed de serviceydelser, som præsteres, vil ofte kræve investeringer i ekstra spor og mere materiel. Et eksempel herpå er følgeinvesteringer i forbindelse med de faste forbindelser.

Endelig kan en omstilling af produktionsapparatet, f.eks. som led i en ændret prioritering af den rolle, som jernbanen skal spille fremover, forudsætte investeringer.

Der kan eksempelvis sættes på jernbanens "stærke" sider, dvs. der hvor banetrafikken klarer sig godt i konkurrence med andre transportformer. Og i forlængelse heraf kan markante udbudsforbedringer i form af nye aktiviteter komme på tale såsom investeringer i højhastighedstog.

Det er *regeringens* opfattelse, at fremtidige politiske aftaler på baneområdet bør indeholde elementer fra alle de tre nævnte områder. Det skal dog påpeges, at de to førstnævnte indsatsområder bør prioriteres højt, således at det nuværende serviceniveau kan opretholdes.

Det er endvidere *regeringens* opfattelse, at en udvidelse af kapaciteten på nogle områder bør vurderes i sammenhæng med omstilling og effektivisering af andre dele af baneområdet.

Investerings- oversigt

Investeringerne er opgjort i prisniveau 1994 ex. moms



Veje

1. Vedligeholdelse

Forstærket vedligeholdelse af hovedlandevejsnettet

Efter relativt koncentrerede investeringer op igennem 60'erne og 70'erne i motorvejsnettet og større broer, melder der sig nu et større vedligeholdelsesbehov.

Generelt er der på vedligeholdelsesområdet behov for en forstærket indsats for at sikre en tilfredsstillende vedligeholdelsesstandard.

2. Miljø og sikkerhed mv.

Omfartsveje og miljøtilpassede byveje på hovedlandevejsnettet

Der foreligger en række projekter til omfartsvej/vejforlægninger. Med de ca. 600 mio. kr. i beskæftigelsespakken bliver det muligt at gennemføre 13 af disse projekter over de næste 3 år.

Ud over anlæg af omfartsveje kan der udpeges en række byer, som bør trafiksaneres ved ombygning til miljøtilpassede byveje. I beskæftigelsespakken er afsat 80 mio. kr., hvilket betyder at mere end 20 byer får forbedrede forhold.

Regeringen ønsker fremover at prioritere projekter, der afhjælper byproblemer, højt. Der foreligger p.t. omfartsvejsprojekter for over 2 mia. kr. og ombygning af bystrækninger er vurderet til mere end 1 mia. kr. Disse projekter vil blive vurderet i forbindelse med den nye tværgående planlægningsproces. Investeringerne kan udstrækkes over en længere periode end frem til 2005. Hvis der forudsættes et fortsat aktivitetsniveau svarende til det nuværende inkl. beskæftigelsesmidler, vil der være mulighed for at gennemføre et antal omfartsvejsprojekter som f.eks. de på oversigten viste.

Færdselssikkerhed på hovedlandevejsnettet

Såfremt færdselssikkerheden på hovedlandevejene skal forbedres, skal der afsættes midler til krydsombygninger, sort-plet-arbejder mv.

P.t. er omkostningerne skønnet til 1,2 mia. kr., idet der dog arbejdes med at finde billigere løsninger. Det vil desuden være muligt at udstrække investeringerne over en længere periode end frem til 2005.

Cykelstier

Der skal fortsat ske en udbygning af cykelstier/cykelbaner langs hovedlandevejene. Cykelstier/cykelbaner langs strækninger i byer og bynære områder samt strækninger, der benyttes af børn på deres vej til skole, institutioner, idrætsfaciliteter m.v. (ialt 150 km) er vigtigst.

Omkostningerne til anlæg af 150 km cykelsti i eller nær byområder er opgjort til 450 mio. kr.

Oversigt over et antal omfartsvejsprojekter, som eksempelvis vil kunne gennemføres, hvis det nuværende aktivitetsniveau incl. beskæftigelsesmidler opretholdes

- * Skive forbindelsesvej
 - * Ringboulevarden i Randers
 - * Nord om Toreby
 - * Syd om Lund
 - * Bovrup
 - * Øst om Fåborg
 - * Svendborg - Sørup
 - * Næstved, 1. etape, Slagelsevej - Industrivej
 - * Viborg, Syd, etape 3
 - * Syd om Assentoft, 1. etape
 - * Overby - Yderby
 - * Syd om Nexø
 - (*) Nr. Snede omfartsvej, (rute 13)
 - (*) Brande omfartsvej
 - Bjerre - Hldv. 310
 - Øst om Lundby
 - (*) Diagonalvejen, Ølholm - Riis
 - Næstved, 2. etape, Ringstedgade - Slagelsevej
 - Næstved, 3. etape, Køgevej - Ringstedgade
 - Ribe landevej ved Haderslev
 - Syd om Stokkemarke
 - Vest om Rinkenæs
 - Vest om Saltum
 - Assentoft - Sdr. Borup, 2. etape
 - Vibehus - Hundested Færgehavn
 - Syd om Ny Nørup
 - Højdevejs forlængelse, Esbjerg
 - Burkal
 - Syd om Halsted
 - Overdrevsvejens forlængelse
 - * Medtaget i beskæftigelsespakken 1994 - 96 og på kortet over trafikafviklingskvalitet
 - () Finansiering til disse projekter er delvis medtaget i beskæftigelsespakken
-

Støjforanstaltninger langs hovedlandevejsnettet

Antallet af boliger langs det overordnede vejnet med et støjniveau over 65 dB(A) er opgjort til 15.000. Prisen for støjdemning af disse boliger vil anslået udgøre 450 mio. kr. Området prioriteres højt, idet indsatsen i første omgang må rettes derhen, hvor den største effekt opnås.

Forbedringer af det eksisterende hovedlandevejsnet

På det eksisterende hovedlandevejsnet er der behov for en række tilslutningsanlæg, nødspor, sideanlæg, sideudvidelser og sikring af skæringen mellem baner og veje.

Disse investeringer bør på længere sigt have en højere prioritet end investeringer i nye vejanlæg og en generel opgradering af standarden på længere strækninger.

Telematik

Der er behov for at indhente viden og indhøste erfaringer vedr. brug af telematik på vejnettet. Dette bør i første omgang ske ved gennemførelse af forsøg med henblik på at opbygge en teknologisk kompetence på området.

Indsatsen på området bør især rettes mod løsninger, hvor telematik kan medvirke i løsningen af kapacitetsproblemer og færdselssikkerhedsproblemer på vejnettet.

En evt. forsøgspulje til trafikinformatik skønnes at skulle være i størrelsesordenen 100 mio. kr. for at muliggøre fornuftige forsøg og udviklingsprojekter.

Det vil koste ca. 55 mio. kr. at etablere et trafikinformatik basissystem på motorvejene i hovedstadsområdet.

3. Vejudbygning

Igangværende/vedtagne udbygninger af hovedlandevejsnettet

Der gennemføres i disse år en række motorvejsprojekter, således at det såkaldte "Store H" kan færdiggøres. Herudover kommer motorvejene Esbjerg-Kolding (ca. 1 mia. kr.), Aalborg-Frederikshavn (ca. 750 mio. kr.) og Aalborg-Hirtshals (ca. 1 mia. kr.). De samlede investeringer andrager ca. 3,0 mia. kr.

Staten bidrager med 27 mio. kr. til Hillerødmotorvejens forlængelse.

Principaftalen mellem staten og Københavns Amt om udbygning af Motorringvejen fra Jægersborg til Jyllingevej, udbygning af Helsingørmotorvejen fra Øverødvej til Jægersborg samt anlæg af en del

af Frederikssundsmotorvejen og en del af Tværvejen indebærer alt i alt investeringer på 690 mio. kr. Statens bidrag udgør 345 mio. kr., idet *regeringen* er indstillet på at vedstå aftalen, herunder udbygningen af Helsingørmotorvejen.

Der er vedtaget anlægslov for motorvejene Herning-Bording og Låsby-Århus. Investeringerne udgør ialt ca. 700 mio. kr.

Der er 6 større hovedlandevejsarbejder igang. Det er bl.a. 4 omfartsvejsprojekter på Rute 26 (Thisted, Skive, Rødkærsbro og Viborg nord) samt Randersvej ved Århus og Ringvejen (Århus) - Skejby. De samlede investeringer andrager 360 mio. kr.

De igangværende/vedtagne investeringer vil optage størstedelen af vejsektorens samlede investeringsbudget frem til 1998, med mindre enkelte af projekterne udsættes af hensyn til en prioritering af andre projekter.

Forbedring af serviceniveauet ved bygning af nye højklassede veje

De højklassede veje, der bl.a. er på tale, er dels en følge af Storebæltsforliget (Rute 21: Holbæk-Ebeltoft-Randers og Rute 9: Odense - Maribo), dels en følge af anlægsloven fra 1993 om Rute 15 og Rute 26 samt af forhandlingerne herom. Under hensyn til nyorienteringen i vejpolitikken bliver der i højere grad tale om udbygning af enkelte delstrækninger end om en generel hævnning af standarden på hele ruten.



Udover allerede igangsatte/vedtagne projekter på delstrækninger af ruterne anses følgende projekter - opført i rutenummerorden - for vigtige:

Rute 9 Odense-Maribo

Linieføringen er fastlagt. Strækningen Odense - Ringe anses for vigtigst. Udbygning af denne strækning beløber sig til 240 mio. kr.

Rute 15 Herning-Århus

Linieføringen er ikke endeligt fastlagt på strækningen Bording-Låsby. Investeringen forventes at udgøre i størrelsesordenen 1 mia. kr.

Rute 15 Grenå-Århus

Anlæg af motorvej Lisbjerg-Skødstrup til i alt 250 mio. kr.

Rute 18 Holstebro-Trekantsområdet

Vejdirektoratet publicerede i 1992 en rapport med forskellige linieføringsforslag fra Holstebro til enten Kolding eller Vejle, der sidenhen har været gjort til genstand for en offentlig debat.



Regeringen er indstillet på, at der arbejdes videre med linieføringsalternativ A, der er det mest skånsomme overfor naturen og samtidig har gode trafikale og samfundsøkonomiske effekter. Linieføring A følger rute 13 nord for Vejle til Ølholm og herfra Diagonalvejen til Riis, sydøst for Give. Herfra følges den eksisterende rute 18, øst om Brande og Herning. Som led heri gennemføres omfartsveje ved Brande og Nr. Snede samt diagonalvejen Ølholm-Riis til i alt 318 mio. kr.

Rute 21 Holbæk-Randers

Linieføringerne er fastlagt. På Sjælland er den vigtigste strækning Holbæk - Herrestrup, som koster 330 mio. kr. På Djurslandssiden er den vigtigste strækning omfartsvejen ved Ebeltoft til ca. 150 mio. kr.

Rute 26 Hanstholm-Århus

Den 175 km lange hovedlandevej danner den vigtigste overordnede vejforbindelse i den nordvestlige del af Jylland. I projekteringsloven for de Midt- og Vestjyske veje er en korridor for linieføringen fastlagt.

Strækningen fra Århus til Svenstrup anses for vigtigst. Udbygning af denne strækning koster ca. 250 mio. kr.

Baner og materiel

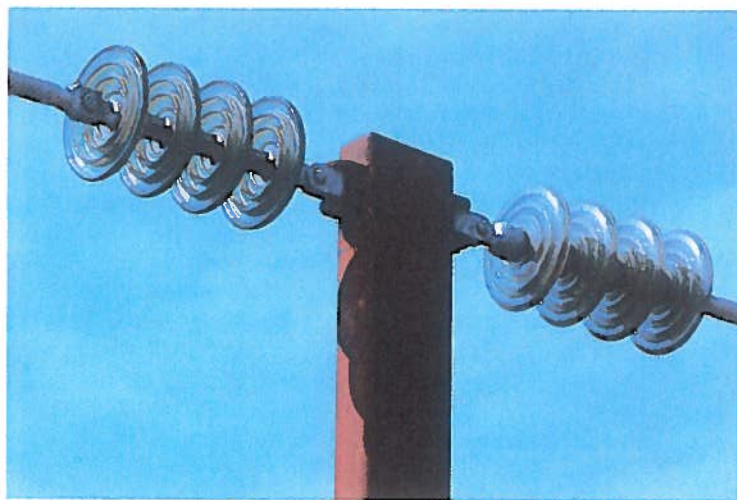
1. Løbende fornyelse

Til opretholdelse af det nuværende produktionsapparat er der behov for en løbende vedligeholdelse og fornyelse af anlæg, materiel, værksteder, udstyr mm. Herudover skal der foretages en række mindre nyinvesteringer, som anses for nødvendige for at opretholde og forbedre produktet med hensyn til bl.a. sikkerhed, miljø og service overfor kunderne såsom nyudvikling af informations- og salgssystemer, forbedring af tilgængeligheden på stationer mv. Behovet beløber sig til 1 mia. kr. pr. år.

De vigtigste kategorier under løbende fornyelse er:

Fast infrastruktur	300 mio. kr.
Bygn. og terminaler	150 mio. kr.
Andet	600 mio. kr.

En del af de nævnte midler bør udnyttes til forsøgsprojekter indenfor områderne service, salgssystemer, informationssystemer og forbedring af tilgængelighed til stationerne, fordi disse områder er af stor betydning for at øge overflytningen fra bil til bane.



2. Større enkeltstående fornyelsesprojekter

Løsning af kapacitetsproblemet København - Høje-Taastrup

For at skabe større kapacitet og nedsætte transporttiden for regionaltoget, fjerntoget og godstog skal flaskehalsproblemerne mellem København og Høje-Taastrup løses. I myldretiden er der ikke plads til at afvikle flere tog. Problemet forstærkes, når trafikken stiger efter åbningen af den faste forbindelse over Storebælt.

Der vil i løbet af de næste to år blive gennemført undersøgelser af to alternative løsningsmodeller. Enten udbygning af den eksisterende bane eller anlæg af en ny bane mellem København og Ringsted. Priserne er foreløbigt anslået til henholdsvis 4,5 mia. kr. og 6,3 mia. kr. Udbygningen af den eksisterende bane kan opdeles i en investering på ca. 3,0 mia. kr. (København - Høje-Tåstrup) og en efterfølgende investering på ca. 1,5 mia. kr., der hænger sammen med evt. etablering af en fast forbindelse over Femer Bælt.



Det er regeringens opfattelse, at undersøgelsesarbejdet må bringes til afslutning, i god tid før der opstår alvorlige kapacitetsproblemer på strækningen. Realiseringen af det udbygningsalternativ, der besluttet, vil herefter have høj prioritet.

Investeringer til fornyelse af S-togene

S-togene er rygraden i hovedstadsområdets kollektive trafik, og fungerer i et samspil med busstrafikken.

Udskiftning af S-togene er påkrævet i de kommende år. Ved udskiftningen af de nuværende S-tog kan de eksisterende kapacitetsproblemer, både i materiellet og på sporene, løses ved anskaffelse af nye tog med en væsentlig større kapacitet.

Der sigtes mod anskaffelse af ca. 120 nye S-tog, hvoraf de 8 allerede er bestilt. Prisen for de resterende 112 tog er ca. 5,8 mia. kr. Det vil være muligt at udstrække investeringerne over en længere periode end frem til 2005.

El- og materielstrategi

Det igangværende elektrificeringsprojekt mellem Odense og Padborg samt Sønderborg afsluttes i 1996.

Den videre elektrificering må afstemmes med udskiftningen af materiellet på de aktuelle strækninger. Tidspunktet er optimalt, når materiellet alligevel skal erstattes, og det i så fald kan ske med elektriske tog.

Udskiftning af de resterende gamle regionaltog på Sjælland bliver aktuel omkring 2000. Det vil derfor være naturligt at fortsætte elektrificeringen på strækningen mellem Roskilde og Kalundborg samt mellem Ringsted og Nykøbing. Investeringen i elledninger andrager 630 mio. kr. og den første serie elektriske togsæt ca. 1,4 mia. kr. I tilfælde af, at elektrificeringsstrategien ikke gennemføres, skal der alternativt bruges ca. 400 mio. kr. på at levetidsforlænge de eksisterende lokomotiver i regionaltrafikken.

Elektrificeringsprojektet kan fortsættes fra Fredericia mod Nordjylland. Til 2005 kan strækningen til Århus stå færdig. Investeringen udgør 600 mio. kr., hvortil kommer eltog for 800 mio. kr. IC3 tog frigøres da i et vist omfang til forbedring af regionaltrafikken vest for Storebælt.

Alternativet kunne være prioritering af strækningen Fredericia - Aalborg inden 2005 fremfor de sjællandske strækninger. I så fald kan anskaffelsen af elektriske fjernogsæt frigøre IC3-togsæt, som kan indsættes på de sjællandske regionaltoogsstrækninger. Beløbsrammen vil være 3,4 mia. kr. som ovenfor.

Investeringer til forbedring af godsområdet

Der vil omkring 2000 være behov for at anskaffe ca. 10 ellokomotiver, som også forudses anvendt i forbindelse med godstrafik over Øresund. Udgiften til disse vil være ca. 400 mio. kr.

Der vil på længere sigt, afhængig af godstrafikkens udvikling, muligvis være behov for anskaffelse af yderligere ca. 10 ellokomotiver. Investeringen andrager ca. 350 mio. kr. Denne investering kommer formentlig først på tale efter 2005.

3. Udvidelse og omstilling af jernbaneområdets produktionsapparat

Investeringer som følge af Storebæltsforbindelsen

De faste forbindelser har afgørende betydning for banetrafikken. Storebæltsforbindelsen medfører en betydelig forbedring af passagertrafikkens konkurrenceevne og rationaliseringsmuligheder i driften.

Udnyttelsen af Storebæltsforbindelsens muligheder dannede grundlag for den politiske rammeaftale for DSB 1990-1993 (IC3-tog, ellokomotiver, el-regionaltog). Den efterfølgende beslutning om anskaffelse af yderligere elektriske regionaltog samt elektrificering og etablering af 2. spor i Sønderjylland skal ses i forlængelse af de muligheder, Storebæltsforbindelsen medfører. Udgifterne i forbindelse med de nævnte investeringer afholdes i 1994-97 udover rammeaftalen 1990-1993. Der er ikke behov for yderligere investeringer som umiddelbar følge af Storebæltsforbindelsen.

Dobbeltsporet i Sønderjylland er et væsentligt element for at fjerne flaskehalsproblemerne for specielt godstrafikken mellem Skandinavien og Europa. Når Storebæltsforbindelsen åbner, tilstræbes det meste banegods at blive ledt via denne.

2. etape af dobbeltsporet i Sønderjylland kan blive aktuelt, når Øresundsforbindelsen åbner på grund af de stigende godsmængder i transittrafikken. Investeringen i 2. etape er på ca. 300 mio. kr.

Investeringer som følge af den faste forbindelse over Øresund

Den faste Øresundsforbindelse medfører i første række en direkte jernbanetilknytning til Københavns Lufthavn samt åbningen af et helt nyt marked for regionaltrafik mellem de to sider af Sundet.

En effektiv udnyttelse af den faste forbindelse over Øresund forudsætter anskaffelse af togsæt til den regionale persontrafik over Øresund.

Investeringerne er opgjort til ca. 550 mio. kr. Det direkte statslige udgiftsbehov kan reduceres til ca. 100 mio. kr., hvis der gennemføres fremmedfinansiering.

Investeringer i ellokomotiver til godstransport over Øresund er nævnt under "Investeringer til forbedring af godsområdet".

Disse investeringer bør have en høj prioritet som led i udnyttelsen af Øresundsforbindelsens fordele for jernbanetrafikken.

Investeringer som følge af en evt. Femer Bælt forbindelse

En eventuel forbindelse over Femer Bælt vil forbinde København og det øvrige Skandinavien med det europæiske højhastighedsnet i Hamburg og give banegodstrafikken fra Sjælland og Skandinavien en direkte forbindelse til Hamburg og det tyske banenet.

Beslutning om investeringer i de tilsluttende baneanlæg bør efter *regeringens* opfattelse træffes sammen med en beslutning om en eventuel fast forbindelse via Femer Bælt.

Der skal i givet fald anlægges et nyt dobbeltspor Orehoved-Rødby for at muliggøre afvikling af den forventede trafikefterspørgsel via en fast forbindelse over Femer Bælt. Investeringen er opgjort til 2,6 mia. kr.

Herudover kommer en investering på 1,5 mia. kr. til et tredje spor mellem Roskilde og Ringsted, hvis der ikke etableres en ny bane mellem København og Ringsted.

Man vil i givet fald kunne spare investeringen i 2. etape af dobbeltspor i Sønderjylland.

Investeringer til forbedring af det nationale banenet

En yderligere rejsetidsnedsættelse kan opnås ved at eliminere omvejskørsel. Den eksisterende bane i Østjylland kan forkortes omkring Horsens samt ved at etablere en ny krydsning af Vejle Fjord. Investeringerne hertil beløber sig til 2,4 mia. kr.

Investeringerne vil i givet fald først kunne komme på tale efter 2005.



Investeringer til forbedring af serviceniveauet i hovedstadsområdet

Som led i udviklingen af det københavnske S-togsnet vil en forlængelse af den nuværende S-bane mellem Hellerup og Vanløse til Sjælør betyde, at der etableres bedre forbindelsesmuligheder på tværs af det nuværende system, idet der opnås forbindelse til alle seks S-banegrene. Investeringen andrager 470 mio. kr.

Investeringen vil formentlig først kunne komme på tale efter 2005.

Færger

De faste forbindelser vil reducere færgetrafikken markant. Der kan peges på to indsatsområder.

Fastholdelse af serviceniveauet på Østersøoverfarterne

Der vil i årene frem opstå behov for anskaffelse af en ny færge og modernisering af færger. Investeringssomfanget er opgjort til ca. 1 mia. kr., heraf 800 mio. kr. til en ny færge med tilhørende ændring af landanlæg.

Fastholdelse af serviceniveauet på Bornholms-trafikken

Der vil være behov for anskaffelse af ny færgetonnage omkring 2000 til et beløb på ca. 400 mio. kr. Anskaffelserne skal ses i sammenhæng med den nye trafikale situation efter Øresundsforbindelsens etablering.



Flyvesikrings-tjenesten og Statens lufthavne

Investeringerne inden for flyvesikringstjenesten er fuldt brugerfinansierede.

De samlede investeringer forventes at udgøre små 700 mio. kr. frem til 2005 bl.a. til udskiftning af eksisterende flyvesikringsanlæg (CATCAS) og nye luftkontrollsystemer.

Investeringerne på statslufthavnene skal bl.a. sikre, at det nuværende sikkerhedsniveau kan opretholdes. Disse investeringer indgår via forrentning og afskrivninger i grundlaget for fastsættelsen af brugeravgifterne på lufthavnene, som imidlertid ikke giver fuld dækning for lufthavnenes samlede omkostninger.

De samlede investeringer forventes at udgøre ca. 150 mio. kr. frem til 2005 til udskiftning af eksisterende teletekniske anlæg og vedligeholdelse af baner, bygninger og rullende materiel.



Privatbanerne

En væsentlig del af investeringerne inden for privatbanerne er reinvesteringsprojekter, mens der kun i mindre omfang forventes foretaget egentlige nyinvesteringer. Der er tale om ombygning af spor- og sikringsanlæg, levetidsforlængelse af det rullende materiel og anskaffelse af nyt rullende materiel. Ifølge rammeaftalen påregnes anskaffet ca. 15 togsæt i 1995-1996. Yderligere 25 togsæt forventes anskaffet inden 2005.



Statshavnene

Der foreligger en række investeringsprojekter, der primært har til formål at opretholde og forbedre havnenes serviceniveau.

Blandt disse indgår uddybning af Grådyb Barre ved Esbjerg Havn og tilknyttede følgeinvesteringer til havneudvidelse og containeranlæg.

Et projekt i Hanstholm Havn er en følge af en ny færge til Vestnorge, mens et projekt i Frederikshavn Havn har til formål at etablere flere opmarchpladser til de nuværende færges. På længere sigt foreligger der planer om etablering af nye bassiner til forøget trafik, herunder kombitrafik.

De øvrige projekter er rettet imod at vedligeholde fiskerihavnenes infrastruktur.

Investeringsprojekterne bør undergå en nærmere analyse, før de iværksættes.

Regeringen kan ikke på det foreliggende grundlag støtte et projekt om uddybning af en sejlrende ved Grønsund. Dels har det ikke umiddelbart kunnet dokumenteres at være økonomisk bæredygtigt, og dels er Grønsund området udpeget som EF-fuglebeskyttelsesområde. Regeringens overvejelser er imidlertid ikke afsluttet.

Også andre uddybningsprojekter bør undersøges nærmere, før der kan tages stilling til projekterne.



Trafikpulje

For at fremme *regeringens* mål og strategier i amtskommuner og kommuner samt overfor trafik-selskaberne, vil *regeringen* videreføre og udbygge de puljer, der bl.a. blev oprettet i forbindelse med Transporthandlingsplanen fra 1990. Midlerne vil blive anvendt indenfor følgende indsatsområder:

1. Færdselssikkerhed
2. Støj
3. Øvrige trafik- og miljøprojekter, herunder projekter vedrørende cykeltrafik
4. Projekter til fremme af bustrafikken (energi- og miljøvenlig teknologi, alternativ betjening, handicapvenlig indretning, busprioritering i byerne, terminaler, telematik o.lign.)

Midlerne vil blive uddelt som tilskud til medfinansiering af projekter af de nævnte projekttyper, der er led i en samlet trafik- og miljøhandlingsplan, færdselssikkerhedsplan eller kollektiv trafikplan.



En vision

Op gennem 1990'erne blev det i stigende grad klart for befolkning og politikere, at trafikken udgjorde en af de store trusler mod miljøet i både Danmark og resten af verden. Der skete et markant holdningsskift hos befolkningen, og den krævede hurtig handling for at undgå mellemeuropæiske og amerikanske tilstande inden for transportsektoren.



Ulykker, luftforurening, støj, utryghed hos især bløde trafikanter, voksende trængsel på vejene og overforbrug af knappe energiresourcer var de problemer, som danskerne dengang stod over for at løse. Det er lykkedes, og vel at mærke uden at den økonomiske vækst i samfundet blev sat i bagegear, og uden at danskernes mobilitet blev forringet.

Traffikkens skadevirkninger er nu bragt under langt bedre kontrol end i 90'erne på trods af det faktum, at omfanget i trafikken er vokset, både den kollektive og den individuelle.

De to hovedingredienser i processen, miljøpolitiske beslutninger samt den rivende teknologiske udvikling, har i høj grad været afhængige af henholdsvis internationale aftaler og forskerinitiativer.

Mange af de trafikpolitiske beslutninger, der har tilskyndet danskerne til at opføre sig mere miljøvenligt i trafikken, er henlagt til EU, FN osv.

Men danske politikere er gået videre end kollegerne i de fleste andre lande. Initiativerne har især gået på at ændre danskernes trafikadfærd gennem høje, men differentierede afgifter på transport, kombineret med offentlig støtte til miljøvenlige trafikformer.

Den anden hovedårsag til, at trafikken ikke belaster miljøet i så høj grad som tidligere, er den teknologiske udvikling. Kraftigt tilskyndet af de miljøpolitiske beslutninger har transportmiddelindustrien bragt energiforbrug, udslip og støj markant ned på deres produkter. Det gælder både biler, tog, busser, skibe og fly. Alternativer til fossile brændstoffer, sol og brint, er i øvrigt tæt på det kommercielle gennembrud, lyder meldingen fra forskerne.



Når Danmark har kunnet være med i spidsen, hænger det sammen med den almindeligt accepterede opfattelse, at livskvalitet ikke bare er frihed til at bevæge

sig uhindret og hurtigt, men også at bo, arbejde og holde fri i omgivelser, der ikke er forpustede af voldsom trafik.



Danskerne har fundet en ny balance mellem behovene for mobilitet og rent miljø. Danmark er blevet hjemsted for en række nyskabende virksomheder på miljøområdet og samtidig et turistmål for mange udlændinge. Begge dele har udløst en positiv beskæftigelseseffekt.

Desuden er den fysiske planlægning nu indrettet, så alle nye bygninger vurderes nøje trafikalt og miljømæssigt, inden der gives grønt lys.

Få ulemper i trafikhverdagen

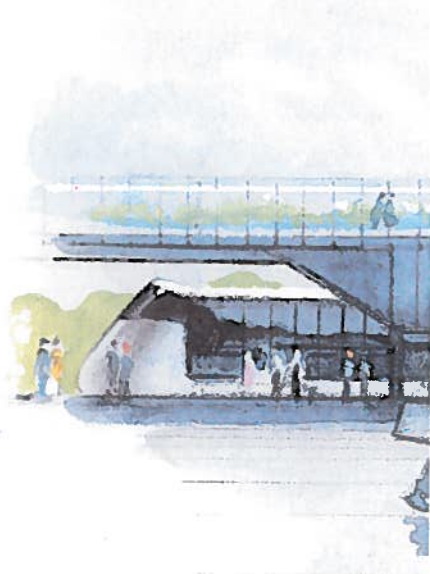
Trods stigende trafik oplever danskerne, at deres hverdag er mindre præget af ulemperne ved transport. Trafikken er mere spredt over dagen end i 90'erne, og flere kører kollektivt og på cykel. Myldretiderne er ikke længere så markante på grund af den mere fleksible arbejdstid, og fordi mange arbejder hjemme eller er på orlov.

Bykerne er næsten bilfri og behagelige at opholde sig og færdes i, og i boligområderne er gaderummet blevet til et sted, hvor folk mødes, og børn leger. Trafik-

ken afvikles på beboernes betingelser via lave hastigheder og indskrænkning af kørebanerne.

Vejafgifter og kørselsrestriktioner i følsomme områder er metoden, når folk skal opmuntres til at vælge den mest miljøvenlige løsning på deres transportbehov.

Afgiftsstrukturen, både på bilkørsel og bilkøb, samt transportfradraget er generelt sådan indrettet, at de tilskynder danskerne til at købe energiøkonomiske



og miljøvenlige biler og til oftere at lade bilen stå. Det sidste er især tilfældet i byerne og på de lange stræk, og samfundet har her sørgt for tiltrækkende alternativer til bilen.

Avanceret teknologi holder sit indtog overalt i trafikken. F. eks. sker rejseplanlægningen ved computeren derhjemme eller på jobbet. På skærmen får man overblik over samtlige rejsemuligheder, priser og andre serviceydelser i forbindelse med rejsen som hotelreservation eller billeje. Derefter bestiller man én billet, der gælder til alle transportmidler på rejsen.

Bilen bruges mest i fritiden

De fleste familier har mindst én bil i garagen. Bilen er mest praktisk til indkøb, familiebesøg, weekendture, eller når børnene skal til fritidsaktiviteter.

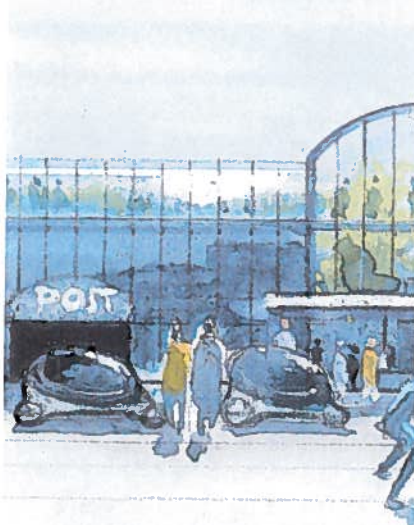
Også den første del af den daglige rejse til jobbet, nemlig ned til stationen, sker tit bag rattet. Men det er for dyrt og for tidskrævende at køre i bil hele vejen, for kollektiv trafik eller cykel er billigere og mindst lige så hurtig. En del har dog valgt at enes om samkørsel. På den facon bliver det billigere for den enkelte, og en fyldt bil har også adgang til busbanen ind mod bycentret.

Til gengæld bruger danskerne kun sjældent bilen, når de skal langt væk hjemmefra. På ferier og forretningsrejser tager danskerne hellere tog eller fly og lejer så en bil på rejsemålet, hvis der er brug for det.

Det danske vejnet er af høj standard. De midler, der er til rådighed, anvendes først og fremmest til vedligeholdelse og til forbedring af det eksisterende vejnet og sikkerheden. Avanceret teknologi til styring af trafikstrømmene har gjort det muligt at udnytte kapaciteten bedre og undlade kostbare nyanlæg. Derfor er vejnettet ikke udbygget væsentligt, siden motorvejs-H'et stod færdigt, og Storebælts- og Øresundsbroerne kom til. Femer Bælt har også fået sin faste forbindelse.

Intelligente biler og veje

Computer- og kommunikationsteknologien er baggrunden for,



at man allerede er nået et pænt stykke vej i udviklingen af intelligente veje og biler. En ny bil vil om få år være forsynet med egen computer som standardudstyr.



Allerede nu har mange bilister installeret den og kan kommunikere direkte med en trafikcentral, der sørger for at oplyse om vejarbejde, kødannelse, rutevalg, hastighedsbegrænsninger, vejrforhold, ledige P-pladser m.m. til trafikanterne.

Hele systemet er gearet til at overtage styringen af trafikken og den enkelte bil fuldstændig. F.eks. er automatisk hastighedsregulering via trafikcentralen, og altså uafhængigt af bilisten selv, forlængst teknisk muligt. De intelligente biler kan også kommunikere med hinanden - der kan indbygges automatisk nedbremsning, hvis man kommer for tæt på en forankørende.

Der er installeret elektroniske betalingskort i frontruden på bilerne.

Bilisterne behøver ikke at standse op for at betale den vejafgift, som er introduceret på de mest befærdede veje. Den opkræves automatisk ved hjælp af elektronisk kommunikationsudstyr langs vejnettet, og prisen afhænger af sted og tidspunkt for kørslen.

Sikkerheden på vejnettet er øget væsentligt siden 1990'erne, både via intelligente biler og veje, men også gennem en konsekvent bekæmpelse af de sorte pletter på vejnettet og omfattende trafiksaneringer i byerne.

Hurtigt og billigt med bus og tog

Den kollektive trafik er blomstret op siden nedturen i 80'erne og begyndelsen af 90'erne. Ligesom biltrafikken har busser og tog også nydt godt af den nye teknologi. Avancerede højhastighedstog sørger for hurtig, komfortabel og relativt billig transport øst-vest i Danmark og til det nærmeste udland. Både ferie- og forretningsrejsende benytter i høj grad toget.



Det nordiske højhastighedsnet går fra Norge og Sverige igennem Danmark til Hamburg, hvor der er tilslutning til det centraleuropæiske højhastighedsnet. Ekspres- og IC-busser supplerer på rejsemål, hvor der ikke findes jernbaneforbindelse.

Både de nationale regeringer og EU har givet store tilskud til udvikling af tog og byggeri af jernbaner, indrettet til høje hastigheder.

I København står regionaltoget, bl.a. over Øresund, et udbygget S-togsnet, bybaner til Amager og brokvartererne, suppleret af en ring-

bane, og et fintmasket busnet til rådighed for trafikanterne. De kollektive transportmidler er meget lette og dermed energieffektive, kører på miljøvenligt brændstof eller el og støjer minimalt.

Pris, komfort, frekvens og hastighed kan mageligt konkurrere med bilens. Moderne stationer og terminaler i yderdistrikter og forstæder er forsynede med P-arealer, så bilister hurtigt og bekvemt kan skifte, når de skal ind til byen. Transportsystemerne hænger sammen, så det er helt almindeligt at kombinere bil og cykel med tog og bus på rejsen.

Computer- og kommunikationsteknologien sørger også i den kollektive trafik for hurtige og præcise informationer til passagerne under rejsen og ved skift f. eks. om forsinkelser og næste afgang. Informationsteknologien benyttes tillige ved billettering og til at give den kollektive bus- trafik fortrinsret i kryds.

I de øvrige større danske byer er bybaner også sat på dagsordenen, og busnettet er udbygget væsentligt. Det har, sammen med vej- og P-afgifter og en ændret trafikprioritering, øget passagertilgangen i busserne.

Kollektiv trafik i mindre byer og på landet udføres først og fremmest af minibusser eller teletaxier.

Taxi er i øvrigt en integreret del af det kollektive trafiksystem og afløser ofte bus og tog på yderstrækninger f.eks. om aftenen eller i weekends.

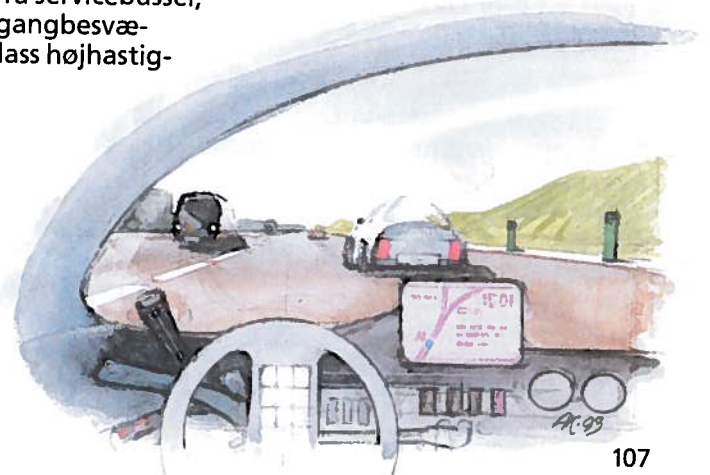
Det kollektive trafiktilbud er i det hele taget meget alsidigt. Det spænder lige fra servicebusser, for bl.a. ældre og gangbesværede, til business class højhastighedstog.

EU, stat, amt og kommuner yder betragtelige tilskud til kollektiv bytrafik, dels af miljømæssige grunde, dels fordi de dårligst stillede også skal kunne bevæge sig rimelig frit. Men tilskuddene er øremærkede, nemlig til den urentable trafik, som samfundet ønsker udført af de nævnte grunde.



Flyet har mistet den betydning, det havde i indenrigstrafikken i begyndelsen af 90'erne. Den faste forbindelse over Storebælt og højhastighedstog fjernede store dele af eksistensgrundlaget. Den flyvning, der er tilbage internt i Danmark, er fortrinsvis fødetrafik til internationale flyforbindelser og taxifyvning i begrænset omfang.

Internationalt, særlig på de lange afstande til USA og Fjernøsten, er det gode tider i flybranchen. Passagertallet og mængderne af luftfragt på disse destinationer ligger højt.



Flyet indgår i det integrerede transportsystem. De fleste vigtige lufthavne betjenes således af jernbane - Københavns Lufthavn har fået sin egen station med både højhastigheds- og nærtog. Dette har givet muligheder for de særlige fly-tog, hvor man kan checke in og aflevere sin bagage allerede, når man står på toget. Man kan således aflevere sin bagage i Randers eller Sønderborg for så først at få den udleveret igen i Tokyo eller Los Angeles.



Det koster relativt cirka det samme at flyve som i 90'erne. Denne pris dækker over højere miljøafgifter, men lavere omkostninger på grund af den frie konkurrence i luftfarten.

Danmark er stadig færgernes land, selv om de faste forbindelser nu sørger for at binde landsdelene sammen. Der er nemlig igen pustet liv i de danske øer, fordi man kort efter 2000 indsatte hurtige, miljøvenlige katamaranfærger. Det har sat skub i turismen, og samtidig kan øboeren nu passe et job på fastlandet.

I København er der indsat vandbusser langs havnefronten.

Fredeligt - og sundt - at bo i byen

Gadebilledet i de større byer har ændret udseende siden 1990'erne. En stor del af biltrafikken er væk i bykernerne. Det er ikke længere usundt at opholde sig og bo i byen. Folk benytter sig i stort omfang af cykel og gå-ben, eller af de støjsvage, rene og energivenlige busser, bybaner eller tog. De biler, der ses på gaderne, kører fortrinsvis på el og tilhører primært varedistributionselskaber eller beboerne i city.

Både byrummet og de kollektive transportmidler er kunstnerisk udsmykket. Det ligger i naturlig forlængelse af den tendens, man har set siden 2000. Teater og musik, caféer og forretninger har gjort bycentrene til kulturelle oaser, fulde af aktivitet. Der er store åbne, ofte overdækkede, pladser og gaderum, som er reserveret til fodgængerne, og cyklisterne har fået deres eget stinet, både ind til centrum og på kryds og tværs. Kvarterer, bygninger, gamle industri- og havneområder er saneret og byfornyset, og det har skabt en række nye muligheder for fritids-, kultur- og forretningsliv. Bløde trafikanter kan tage mange smutveje i byen.

Arealet til kørebaner og P-pladser er blevet begrænset, så der er blevet plads til busbaner og mere plads til cykel- og fodgængerarealer. Der opkræves afgifter for de udefra kommende bilister, der ikke kan undvære deres køretøj i byen.



I forstæderne og i boligområderne er der indført meget lave hastighedsgrænser for biltrafikken. Omfarts- og ringveje sørger for at lede gennemkørende trafik uden om byerne.

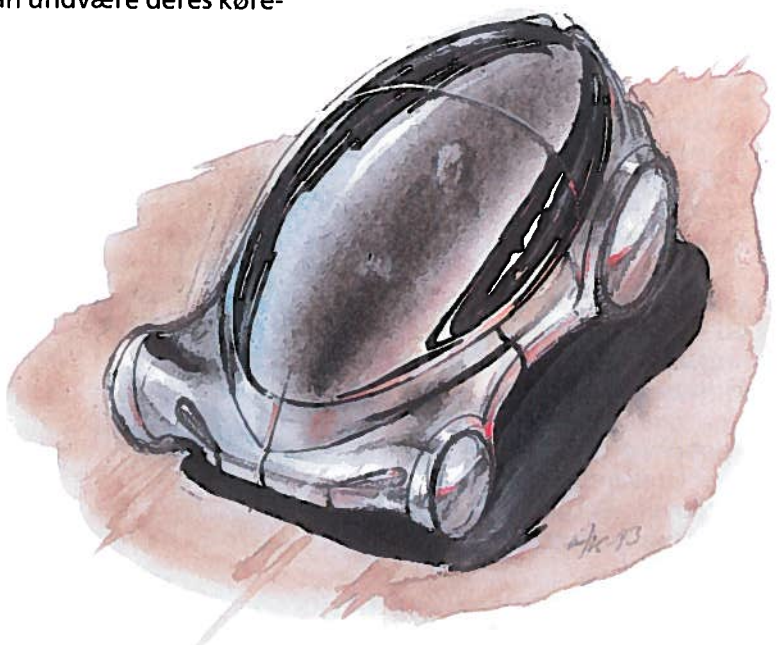
Stationernes rolle som centre er bygget ud med offentlig service og forretninger. Mange mennesker færdes dér, og det gør det mere trygt at tage tog og bus.

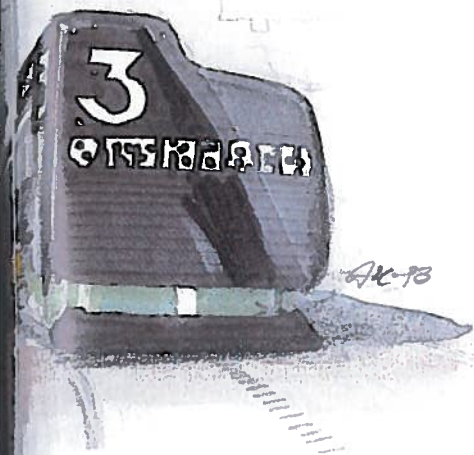
I de mellemstore byer findes der centrale P-huse, med samme funktion som terminalerne i de større byer.

Cyklister og fodgængere har henholdsvis cykelstier og fodgængerzoner for sig selv. Den konsekvente trafikseparering har gjort det meget sikkert og trygt at færdes i byen.

Bilen dominerer på landet

Bilen er stadig helt dominerende, når landboere og de mindre byers indbyggere skal befordres; men





den kollektive trafik har fået flere passagerer, efter at betjeningen blev ændret, således at der i højere grad køres efter kundernes behov.

Det er trygt at færdes til fods eller på cykel i småbyerne, der har fået miljøprioriterede hovedgader eller omfartsveje. Sikkerheden på vejene i åbent land er forbedret bl. a. ved ombygning af kryds, bedre afmærkning, specielt af kurver, og fjernelse eller afskærmning af faste genstande, der stod for tæt på vejen. Cyklistere og fodgængere har fået cykelstier nær



byerne og på strækninger i det åbne land med megen cykeltrafik.

Gods på tog og skib

Godstransporten er vokset støt siden 1990'erne. Væksten i den internationale godstransport over lange afstande er i stort omfang flyttet fra lastbil til tog og skib, dels fordi afgifterne er høje på lastbilkørsel, og dels fordi der er investeret store statslige og private penge i et net af godsterminaler over hele Europa, der kan håndtere både lastbil-, jernbane- og også skibsfragt, hvor der er adgang til havn.

Disse effektive terminaler sørger for, at varetransporterne udføres på den mest energibesparende og miljøvenlige måde. Ligesom i persontrafikken er transportsystemet sammenhængende, og erhvervslivet har samtidig inddraget transport som en integreret del af produktionen. Begge dele har effektiviseret transporterne og nedbragt tomkørslen betydeligt.

Det samme har teknologien. Satellit- og computer-teknik har muliggjort den stramme styring og kvalitetsovervågning af godsstrømmene, som er en nødvendighed for kunderne, især for de af dem, der producerer højt forarbejdede og derfor kostbare varer. Og den slags virksomheder er der mange af som følge af den internationale arbejdsdeling, der har reduceret den lavteknologiske produktion i Danmark og EU markant.

I Danmark sker im- og eksport til Østersøområdet i stort omfang på coastere, mens toget har en stærk markedsposition syd- og nordpå. Transittrafik til og fra Skandinavien går via det danske jernbanenet.

De korte indenlandske transporter, som udgør langt hovedparten af den samlede godsbefordring, er næsten udelukkende et anliggende for lastbilen - dog har toget nogle få niches.

Der er udviklet særlig miljøvenlige køretøjer til at distribuere varerne fra terminalerne ud til husstandene. Inden for overskuelig tid skal de fleste forbrugere ikke længe selv slæbe deres dagligvarer

hjem. Flere firmaer har allerede fået succes med at levere direkte på hjemadressen efter bestilling over hjemmecomputeren. Andre firmaer i byerne har lige så stor succes med lokal distribution på cykel.



Epilog

Danmark er nu bragt ind i en god cirkel, hvor indbyggerne bruger stadig mindre tid og energi på transport i dagligdagen, uden at det opleves som en indsnævring af den personlige frihed til at bevæge sig uhindret. Tværtimod - rejselysten i ferier og weekends har aldrig været større.

Den danske model for et bæredygtigt transportsystem stiller dog stadig nye udfordringer til både befolkning og politikere. Det er vigtigt hele tiden at være åben for nye muligheder for forbedringer.

