

Trafik 2005

Trafikpolitisk redegørelse

Trafik 2005
Trafikpolitisk redegørelse

Udgivet af Trafikministeriet

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

Layout og tilrettelæggelse:
Martin Løken

Forside:
Bearbejdet foto af Kirsten Klein/
Billedhuset

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

Trafik 2005

Trafikpolitisk redegørelse

Trafikministeriet
December 1993

Nyorientering af trafikpolitikken

Indledning

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

Regeringen fastlagde i regeringsgrundlaget "En ny start", at der skal ske en konsekvent opfølgning af de eksisterende handlingsplaner, herunder på trafikområdet.

På baggrund heraf fremlægges hermed en samlet trafikpolitisk redegørelse og en trafikplan. Heri fremlægges grundlaget for regeringens fremtidige trafik- og transportpolitik, en status for opfølgningen af energi- og miljømålsætningerne fra Transporthandlingsplanen samt en oversigt over de fremtidige investeringer på trafikområdet.

Mål og strategier

Det er regeringens opfattelse, at der på transportområdet i årene frem skal skabes en ny balance mellem udvikling og miljø, baseret på princippet om bæredygtig vækst.

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

Både person- og godstransportarbejdet forventes at stige markant de næste 10-20 år. Det er regeringens opfattelse, at denne trafikvækst må påvirkes, så væksten og dens miljøkonsekvenser samlet set bliver mindre end det, der ellers kunne forventes.

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.

I denne redegørelse fremlægger regeringen sit syn på, hvilke målsætninger og strategier, som man bør forfølge. De første skridt i en ny-orientering af trafikpolitikken tages således med denne redegørelse.

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

Danmark og EF

En større og større del af den nationale trafikpolitik udformes inden for rammerne af EF-samarbejdet. Ministerrådet har således tilsluttet sig de principper, der ligger til grund for den af EF-Kommissionen udsendte 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 måde, så den frie konkurrence styrkes.

Danmark spiller en konstruktiv og aktiv rolle i bestræbelserne på at fastlægge den fremtidige bæredygtige europæiske transportpolitik.

De såkaldte transeuropæiske transportnet skal fremmes for at sikre gode forhold for den internationale trafik. Disse net er af stor betydning for Danmarks fremtidige trafikale sammenhæng med og tilgængelighed til resten af Europa.

Et vigtigt arbejde i årene frem bliver at etablere et fælles grundlag for opkrævning af afgifter til dækning af infrastrukturomkostninger og de andre såkaldte eksterne omkostninger i forbindelse med bl.a. miljø og sikkerhed.

Persontransport

Siden 1970 er persontransportarbejdet steget med 75 pct. Fra 1990 til 2005 regnes der med en stigning på små 25 pct. Bilens andel af persontransportarbejdet forventes at være steget til 75 pct. i 2005 mod 71 pct. i 1990, med mindre udviklingen påvirkes i en anden retning.

Udviklingen vil føre til, at transportsektorens energiforbrug og miljøbelastning vil nå et uacceptabelt omfang, med mindre der tilrettelægges en målbevidst og langsigtet indsats for at nedbringe ressourcforbruget og miljøbelastningen.

Et bæredygtigt transportsystem skal bl. a. skabes ved at påvirke valget af transportmiddel ved at forøge prisen for de mest miljøbelastende transportformer.

Prisen for transport påvirkes bl.a. gennem afgiftspolitikken. Regeringen vil følge den kurs, der er lagt fast i skattereformen.

Afgiftsstrukturen på trafikområdet skal i fremtiden i højere grad være rettet mod at styre sektorens energiforbrug og miljøpåvirkninger.

Regeringen vil 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 et midlertidigt tilskud til skrotning af personbiler og små varevogne, der er mere end 10 år gamle. Tilskuddet 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.

Godstransport

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.

I den nationale godstransport er lastbilen det dominerende transportmiddel. Lastbiler og varebiler transporterede i alt 94 pct. af de samlede nationale godsmængder i 1992.

Lastbilens dominans i det indenlandske transportbillede hænger bl.a. sammen med Danmarks geografi, der betyder, at lange gods-transporter, 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 naboamter.

I udenrigshandelen er det skibene, der dominerer transportbilledet, når det drejer sig om transporterede mængder. Billedet er noget anderledes, hvis udenrigshandelen opgøres i værdi. Her står lastbilerne for 70 pct. af den samlede handel, hvilket klart afspejler lastbilens betydning for transport af forarbejdede varer.

Der transporteres over dobbelt så meget gods i den internationale banegodstrafik som i den nationale. Mængden af internationalt bane-gods er i perioden 1988-92 vokset med ca. 20 pct.

For perioden 1990-2005 viser beregninger en forventet vækst i det samlede indenlandske godstransportarbejde på knap 40 pct. Godstransportarbejdet med lastbil forventes at vokse med ca. 50 pct., mens den indenlandske godstransport med tog og skib forventes at falde.

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.

I Danmark vurderes den kombinerede transport imidlertid kun at have begrænsede muligheder. En undersøgelse af de nationale lastbiltransporter indikerer, at 95 pct. af godsmængderne er bundet til transport med lastbil.

Det er derfor især i den internationale trafik, at bane- og søtransporten - og herunder kombitrafikken - har sine største muligheder.

Regeringen ønsker at fremme overflytning af især den internationale transport fra bil til bane og skib.

Regeringen vil derfor støtte bestræbelserne på at opbygge et europæisk kombineret togsystem og opbygningen af en infrastrukturplan for kombineret transport.

Det er regeringens opfattelse, at mulighederne for overflytning af gods er størst fra bil til banetransport. Søtransporten, herunder coastertrafikken, har dog muligheder for fornyet fremgang i takt med, at afgifterne på vejtransporten øges. Det er imidlertid væsentligt, at der i forbindelse med intereuropæisk trafik udvikles forbedrede og totale transportkoncepter, og at opmærksomheden om søfartens muligheder generelt øges.

Regeringen agter sammen med Tyskland, Holland, Belgien og Luxembourg at indføre en ordning for en fælles regional vejbenyttelsesafgift for tunge lastbiler. Det er regeringens opfattelse, at Danmark skal indføre den fælles regionale vejafgift. Vognmandsorganisationerne vil blive inddraget i drøftelserne herom.

Veje

Opbygningen 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 følger. Trods en faldende tendens i antal uheld er der stadig for mange, der dræbes eller kommer til skade i trafikken, og hertil kommer problemer med bl.a. luftforurening og støj. Specielt i byerne er der trafikale, sikkerhedsmæssige og miljømæssige problemer.

Med udsigt til yderligere stigning i vejtrafikken står det klart, at en politik for vejene ikke bare er et spørgsmål om tilvejebringelse af infrastruktur i takt med, at vejtrafikken vokser.

En nyorientering af vejpolitikken indebærer, at sikkerheds- og miljøhensyn 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 miljøvenlige transportløsninger.

Vejtrafikken vil dog uden tvivl fortsat udgøre hovedparten af den samlede trafik og må forventes at stige frem mod 2005. Stigningen vil bl.a. afhænge af den økonomiske udvikling og af, hvor kraftigt der sættes ind med foranstaltninger for at dæmpe biltrafikken.

Det er regeringens vurdering, at det danske hovedlandevejsnet generelt er veludbygget med et højt serviceniveau. Den primære opgave må derfor på sigt 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 løsning af flaskehalsproblemer.

Gennem 1980'erne er der opbygget et efterslæb med hensyn til vedligeholdelse af hovedlandevejsnettets belægnings. Der er endvidere forventning om flere nødvendige bro-vedligeholdelsesarbejder end tidligere.

Det er regeringens hensigt at sikre den nødvendige vedligeholdelsesstandard. Regeringen har derfor afsat 316 mio. kr. 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 perioden frem til 2005 må fokuseres mere på vedligeholdelse end det har været tilfældet i de senere år.

Udbygning af hovedlandevejsnettet

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
- Lillebælt - Vejle
- Esbjerg - Kolding
- Aalborg - Frederikshavn
- Aalborg - Hirtshals

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 hovedstadsområdet indgået en principaftale med Københavns Amt om medfinansiering af en række større forbedringer.

De igangværende større hovedlandevejsarbejder uden for motorvejsnettet er:

- Randersvej og Ringvejen - Skejby i Århus
- Omfartsveje ved Thisted, Skive, Viborg nord 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 højklasede vejforbindelser.

Regeringen vurderer, at der i forbindelse med nyorienteringen af trafikinvesteringerne for de fleste af disse projekter i højere grad bør blive tale om at afhjælpe flaskehalse og forbedre forholdene i de byer på ruterne, som har problemer med gennemkørende hovedlandevejstrafik, end på at forbedre standarden på hele ruten. 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.

Opprioritering af miljø og sikkerhed

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

Langs hovedlandevejsnettet er der ca. 15.000 boliger med en støjbelastning på over 65 dB(A). De senere års forstærkede indsats for at afhjælpe støjproblemerne skal fastholdes og videreføres.

Nyorientering af vejinvesteringerne

Nyorienteringen af vejinvesteringerne vanskeliggøres af, at der ikke er midler nok til både at foretage en fortsat udbygning af hovedlande-vejsnettet og samtidig at foretage en væsentlig opprioritering af investeringer i miljø og sikkerhed på hovedlandevejsnettet.

Regeringen finder derfor, at der bør skabes forøget grundlag for samfinansiering mellem staten, amterne og kommunerne af trafikprojekter.

Regeringen ser den særlige medfinansieringsordning for vejprojekterne i Københavnsområdet som et positivt udtryk for 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.

Øget samarbejde med de lokale myndigheder om omfartsvejsprojekter på hovedlandevejene kan evt. også 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 miljø- og sikkerhedsmæssige virkninger.

For at skabe mulighed for en omprioritering af vejinvesteringerne vil regeringen optage forhandlinger med partierne i Folketinget, herunder partierne bag Storebæltsforliget, om evt. udsættelse af ét eller flere af de aktuelle projekter for motorvejene eller de øvrige hovedlandeveje.

Baner

Som led i regeringens nyorientering af trafikpolitikken, der blandt andet sigter mod at overflytte passagerer og gods til jernbanen, vil banetrafikken blive søgt styrket på de områder, hvor den har særlige muligheder for at kunne 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 persontrafikens vedkommende udgøre en ryggrad 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 tilrettelægges på en sådan måde, at den i videst muligt omfang lever op til brugernes behov.

Trafikbetjeningens enkelte elementer må indenfor de givne ressourcer tilrettelægges så godt som muligt. 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 en konkurrencedygtig pris på transportudbuddet er det regeringens opfattelse, at takstudviklingen så vidt muligt bør afpasses på en sådan måde, at taksterne er konkurrencedygtige i forhold til bil- og flytransport.

Banetrafik anses generelt for at være en miljøvenlig transportform, men en del boliger langs banenettet er dog belastet med togstøj. Regeringen vil videreføre den hidtidige indsats rettet mod de mest støjbelastede boliger, og omkring 2010 forventes alle boliger langs banenettet med en støjbelastning over 65 d(B)A at have været omfattet af indsatsen.

Praktisk taget al banetransport er afhængig af samspillet med andre transportmidler. Af hensyn til banetransportens konkurrenceevne er det centralt, at den er koordineret med de øvrige transportmidler, 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.

Banetrafikken styrkes blandt andet ved at lave en målrettet indsats for de forskellige trafikudbud. Da de forskellige trafiktyper afvikles på det samme banenet, er der en lang række infrastrukturforbedringer, der kommer hele banetrafikken til gode.

Storebæltsforbindelsen

Den faste forbindelse over Storebælt, der forventes åbnet i 1996, er af afgørende betydning for banetrafikkens udvikling. Togtrafikken opnår betydelige tidsbesparelser, bliver ikke bundet af færgeafgange eller begrænset af færgekapaciteten.

Beslutningen om forbindelsen dannede baggrund for DSB's rammeaftale 1990-93 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.

Baneforbindelsen over landegrænsen

Elektrificeringsarbejdet mellem Odense og Hamburg er under udførelse i henhold til den dansk-tyske aftale om en koordineret elektrificering.

Med beslutningen i foråret 1993 om etablering af et dobbeltspor i Sønderjylland er der tilvejebragt tilstrækkelig kapacitet til at afvikle den forventede trafik ved åbningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund.

Kapacitetsproblemer vest for København

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

Regeringen er derfor 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

Regeringen agter at fortsætte elektrificeringsprogrammet. Der forestår i årene frem 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 strækningers elektrificering afstemmes med tidspunktet for den nødvendige udskiftning af det nuværende dieselmateriel.

Højhastighedstog

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.

Regeringen er indstillet på at følge erfaringerne med de højhastighedssatsninger, der foretages andre steder i Europa og indlede undersøgelser af en hensigtsmæssig dansk strategi.

De faste forbindelser

Folketinget har i en årrække arbejdet på at udbygge de faste forbindelser over Storebælt og Øresund for at skabe et sammenhængende landtransportsystem internt i Danmark og mellem Danmark og de omgivende lande.

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

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 yderligere muligheder for udstrækning af det europæiske højhastighedsnet til Danmark og det sydlige Skandinavien og indebære en betydelig konkurrenceforbedring for banerne i forhold til transitgodstrafikken.

Det er regeringens holdning, at hensynet til udvikling af banetrafikken er udgangspunktet for en evt. beslutning om etablering af en fast forbindelse over Femer Bælt.

Havne og søtransport

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

Mulighederne 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.

For at styrke søtransporten, herunder kombitrafikken, i forhold til andre transportformer er det væsentligt, at den samlede transportydelse fungerer effektivt. Det bør i den forbindelse nærmere undersøges, om der skal ændres på havnenes nuværende begrænsede muligheder for selv at bidrage i en effektivisering af transportydelse.

Regeringen vil overveje, om de statslige trafikhavne skal have større handlefrihed og ansvar, samt om de i højere grad skal have mulighed for at operere som kommercielle virksomheder.

Det er regeringens opfattelse, at antallet af havne i Danmark er stort i forhold til det nuværende transportbehov, og at adgangsforholdene såvel fra sø- som fra landsiden generelt fungerer tilfredsstillende.

Flytrafik

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

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

Regeringen ønsker derfor, at der gennemføres en fortsat udbygning af lufthavnen for at fastholde og befæste dens internationale position. Centralt heri er udbygningen af lufthavnens udenrigsterminalkompleks og terminalområdet i forbindelse med den nye jernbanestation ved Kastrup.

Der vil blive gjort en forstærket indsats for at etablere Københavns Lufthavn som det naturlige nordeuropæiske luftfragtcenter.

Storebæltsforbindelsen vil betyde en skærpelse af konkurrencen mellem fly og landtransportmidlerne i trafikken mellem København og Jylland-Fyn.

På længere sigt vil regeringen overveje, hvorvidt Aalborg og Odense lufthavne fortsat bør drives i statsligt regi, og i givet fald, hvordan der kan opnås balance i driften. Det ligger derimod fast, at Bornholms lufthavn fortsat skal drives i statsligt regi.

Hovedstadsområdets trafik

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.

De københavnske S-tog 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. Endvidere betyder kapacitetsudvidelsen, at der er plads til et øget antal passagerer.

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.

Åbningen af den faste Øresundsforbindelse giver mulighed for en helt ny dansk-svensk regionaltogetsbetjening over Sundet.

Lokal og regional kollektiv trafik

Den lokale og regionale rutebustrafik er et vigtigt led i det nationale kollektive trafiksystem, men først og fremmest et tilbud til befolkningen rettet mod dagligdagens rejsebehov.

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

Ansvaret for at udforme et tilfredsstillende trafiktilbud er inden for den kollektive bustrafik overladt til de kommunale myndigheder.

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. Det er regeringens opfattelse, at der ved udlicitering skal være lige muligheder for at byde for såvel private som offentligt ejede selskaber.

Regeringen vil forstærke den statslige indsats for at understøtte udviklingen af en tidssvarende lokal og regional kollektiv busbetjening gennem en række initiativer.

Det er regeringens opfattelse, at den eksisterende lovgivning på visse punkter halter bagefter udviklingen. Regeringen vil derfor i samarbejde med de kommunale organisationer og erhvervet igangsætte et udredningsarbejde med henblik på at modernisere lovgivningen på området.

Regeringen vil videreføre og udbygge de eksisterende statslige støtteordninger bl.a. ved at åbne mulighed for at støtte infrastrukturinvesteringer som f.eks. terminalfaciliteter, busbaner, signalprioritering, telematik m.m.

Endvidere skal fælles billetsystemer og koordinerede takstsystemer mellem busser og tog overvejes.

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.

Cykeltrafik

Cyklisterne tegner sig for godt 5 pct. af det totale persontransportarbejde i Danmark. Cykeltrafikken foregår helt overvejende i byområder og de fleste ture på cykel er kortere end 4 km.

Det er 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 ændres til kombinationer af cykel og kollektiv trafik.

Forholdene for cykeltrafik bør forbedres både med hensyn til fremkommelighed, sikkerhed og tryghed. Indsatsen bør primært ske i og nær byerne, men regeringen lægger også vægt på, at kvaliteten af det nationale og regionale cykelrutenet forbedres.

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 er afsat til cykelstier langs hovedlandevejene. Det er regeringens opfattelse, at der også fremover skal afsættes de nødvendige midler hertil på finansloven, idet cykelstier i og nær byer skal prioriteres højest.

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.

Det er regeringens mål, at trafikken i de danske byer skal gøres mindre miljøbelastende og utryk, end den er idag. Dette indebærer bl.a., at biltrafikken i byernes centrale dele i fremtiden skal begrænses.

I alle de større byer bør der derfor udarbejdes og gennemføres konkrete handlingsplaner for trafik og miljø. For at forstærke indsatsen vil regeringen videreføre og udbygge den eksisterende pulje, der kan yde statslig medfinansiering af projekter, der er led i en handlingsplan for trafik og miljø.

Natur og bymiljø

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

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

Regeringen vil overveje, hvordan man i forbindelse med fremtidige anlægslove får tilvejebragt en proces, som en VVM (Vurdering af virkninger på miljøet)-høringsprocedure naturligt kan indgå i.

Færdselssikkerhed

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

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 har ikke taget stilling til, om alle de i handlingsplanen nævnte foranstaltninger skal bringes til udførelse. Det bør f. eks. undersøges, om der er mulighed for at gennemføre nogle af foranstaltningerne i en mere beskeden form, uden at den færdselssikkerhedsmæssige effekt forringes, ligesom regeringen vil være åben over for andre/nye muligheder for at nedbringe antallet af skadede i trafikken.

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

Regeringen vil i de kommende år arbejde for at flere byer på hovedlandevejsnettet med væsentlige gener fra den gennemkørende trafik kan få forbedrede forhold.

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

I mange tilfælde vil der iøvrigt 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. Dette gælder ikke mindst på de amtslige og kommunale vejnet.

Forskning med henblik på at forbedre fodgængeres og cyklisters sikkerhed er vigtig for at undgå, at overflytning af biltrafik til cykeltrafik og gang resulterer i flere dræbte og skadede.

Støj

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 indsats, og ønsker at videreføre indsatsen. Målsætningen skal skærpes, så højst 50.000 boliger belastes med et støjniveau på over 65 dB(A) i 2010.

Ved gennemførelse af nye større trafikprojekter skal det som udgangspunkt lægges til grund, at de vejledende grænseværdier for støj ved etablering af ny bebyggelse ved eksisterende trafikanlæg også skal gælde som målsætning for nye trafikanlæg, der passerer eksisterende større samlede byområder.

Der skal afsættes midler til at videreføre støjbeskyttelsen langs statens eksisterende trafikanlæg, og regeringen vil i et vist omfang indgå i medfinansiering af den lokale støjbekæmpelsesindsats.

Energiforbrug og CO₂

I Transporthandlingsplanen er der opstillet en målsætning om stabilisering af energiforbrug og CO₂-udslippet på 1988-niveauet inden 2005 og en målsætning om en efterfølgende reduktion på 25 pct. frem til 2030.

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-udslip foreligger der en række principielle muligheder.

Udviklingen af mere energieffektive transportmidler er et af de vigtigste midler til at reducere energiforbruget. Især for personbilernes vedkommende foreligger der gode tekniske muligheder for en yderligere forbedring af energieffektiviteten.

Bedre udnyttelse af transportmidlerne er et andet vigtigt indsatsområde. Både i person- og godstransporten er kapacitetsudnyttelsen lav, og der ligger betydelige potentielle energibesparelser.

Overflytning til mere energieffektive og miljøvenlige transportmidler er et tredje vigtigt indsatsområde. Overflytningen kan for persontransport ske fra bil til kollektiv trafik, cykel eller gang eller til mere energieffektive biler og for godstransport fra bil til bane eller skib.

En fjerde mulighed for at nedbringe emissionerne er delvist at erstatte forbruget af fossile brændstoffer med biobrændstoffer, som under visse særlige omstændigheder er CO₂-neutrale.

Endelig er der mulighed for at gribe ind over for væksten i transportefterspørgslen. Et centralt led heri er øgede afgifter på brug af bilen, dvs. brændstofafgifter f.eks. i form af en CO₂-afgift.

Det er regeringens opfattelse, at alle de ovennævnte muligheder skal benyttes for at opnå målsætningen om en stabilisering af transportsektorens energiforbrug og CO₂-udslip inden 2005.

Det er endvidere vigtigt, at der også i fremtiden sker en tæt koordination af indsatsen på energi- og transportområdet, således som det er sket i forbindelse med udarbejdelsen af "Trafik 2005" og "Energi 2000 - opfølgningen".

Luftforurening

Regeringen ønsker at fastholde de målsætninger for begrænsning af luftforureningen fra trafikken, der blev opstillet i Transporthandlingsplanen.

Målsætningerne er, målt i forhold til 1988, at udslippet af NO_x og HC skal reduceres med 40 pct. inden 2000 og 60 pct. inden 2010. 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.

Dette betyder, at der vil ske en væsentlig reduktion af luftforureningen, og at transportsektoren - bortset fra CO₂ - i store træk vil kunne leve op til de opstillede målsætninger, selv om der ikke sker politiske indgreb udover de allerede planlagte.

Det er regeringens opfattelse, at det fortsat er vigtigt med en aktiv indsats på luftforureningsområdet. Indsatsen vil bl.a. være rettet mod at skærpe emissionsnormerne for transportmidlerne i takt med den teknologiske udvikling, at overvåge udviklingen i luftforureningen fra trafikken og at øge indsigten i luftforureningens miljømæssige konsekvenser.

Investeringer

Som opfølgning på Folketingets dagsordensbeslutning af 5. november 1992 er der udarbejdet en investeringsoversigt. Oversigten er fremlagt i trafikplanen "Trafik 2005 - problemstillinger, mål og strategier", som foreligger samtidig med nærværende trafikpolitiske redegørelse.

På alle områder er målet med de fremtidige investeringer, at de skal understøtte den nyorientering af trafikpolitikken, som regeringen har fremlagt.

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 investeringer på trafikområdet vil således samlet set give en væsentlig positiv effekt på beskæftigelsen.

Regeringen ønsker med den 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 har således til formål at give et overblik over aktuelle projekter i transportsektoren samt en tilkendegivelse af, hvordan det enkelte projekt indgår i nyorienteringen af trafikpolitikken.

Investeringsniveauet i transportsektoren vil - udover hensynet til transportsektorens behov - også fremover skulle afpasses efter det økonomiske råderum.

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 bruges til at prioritere mellem projekter i én sektor, men også skal danne basis for vurderinger på tværs af transportsektoren.

