

[Ministoren for offentlige arbejder]

portsystem for DSBs stykgods og hindrer, at P & T og DSB, der begge opererer med landsdækkende stykgodssystemer, indleder et nærmere samarbejde på stykgodsområdet.

Overvejelserne om en liberalisering af de nationale bestemmelser om vejgodstransport ledsages af liberalisering af bestemmelserne om international vejgodstransport mellem EF-landene. EFs ministerråd nåede således i foråret 1986 til principiel enighed om et frit marked for godstransport i 1992 og en overgangsordning i årene indtil dette tidspunkt.

4. Veje

Det danske vejnets længde er ca. 70.000 km, hvoraf staten som vejbestyrelse har ansvaret for motorvejene og andre hovedlande-veje, i alt 4.700 km. Det er dog omkring 30 pct. af vejtrafikken, der afvikles på statens veje. Resten af vejnettet administreres af amter og kommuner. Ud over ansvaret for det overordnede vejnet er staten gennem Vejdirektoratet ansvarlig for løsning af en række generelle opgaver for hele den danske vejsektor, bl.a. registrering af vej- og trafikdata, udarbejdelse af regler for vejes udformning, forsknings- og udviklingsarbejde m.v.

Vejspørgsmålet spiller en vigtig rolle alene af den grund, at vejtrafikken tegner sig for omkring 90 pct. af den indenlandske persontrafik og omkring 70 pct. af den indenlandske godstrafik.

Efter nogle år med fald i vejtrafikken er trafikken i de sidste par år igen begyndt at stige. Det forventes, at der fortsat vil være en stigning i vejtrafikken, bl.a. på grund af væksten i landets økonomi.

Det planlagte motorvejsnet skal bygges færdig, for at sikre et effektivt, sammenhængende, højklasset vejnet.

Det såkaldte lille h, i Jylland frem til Århus, vil være færdigt lige i begyndelsen af 1990erne. Det store H, frem til Ålborg skal i henhold til den politiske aftale om Storebælt være færdigt senest 1993.

I henhold til Storebæltsaftalen skal udbygningen af vejforbindelserne til den eller de færgeruter over Kattegat, der kan opretholdes på længere sigt, prioriteres højt.

Når vejforbindelsen over Storebælt er færdig, vil der være mindst ét højklasset alternativ til turen over Fyn for trafikken mellem Sjælland og det nordlige Jylland.

Det er også bestemt, at færgeruten Spodsbjerg-Tårs skal opretholdes, efter at den faste forbindelse er anlagt. Derfor må det sikres, at den sydlige rute Maribo-Tårs-Spodsbjerg-Odense har højklassede vejforbindelser.

Vejforbindelserne til Vendsyssel skal udbygges og færdiggøres senest i 1996 som led i Storebæltsaftalen. I den forbindelse undersøges det, om det er mest fordelagtigt at bygge to nye veje direkte fra Ålborg, eller det er bedre at bygge en fælles forbindelse midt op i Vendsyssel og derfra grene af mod Frederikshavn og Hirtshals.

Den såkaldte diagonalvej mellem Esbjerg og Horsens vil på strækningen mellem Ris og A 10 være færdig i begyndelsen af halvfemserne.

Endvidere indgår strækningen mellem Kolding og Esbjerg i planerne om anlæg af motorveje/motortrafikveje i det overordnede vejnet.

Hvis trafikken imod de hidtidige forventninger bliver ved med at stige lige så stærkt som i øjeblikket, kan der senere blive behov for at supplere det højklassede net med nogle motortrafikveje. Jeg tænker her især på de jyske diagonalveje.

Siden 1983 er der sket en markant stigning i biltrafikken i hovedstadsområdet. I 1985 nåede man trafikniveauet, som det var i 1978, og i 1986 lå trafikmængden godt 10 pct. over niveauet i 1985.

Den kraftige stigning i trafikken, der særligt er koncentreret om bolig-arbejdssted-trafikken, har betydet, at der nu er opstået væsentlige køproblemer på Københavns store indfaldsveje om morgenen. Den umiddelbare betragtning kunne herefter være, at staten så måtte udbygge indfaldsvejene, så de svarede til trafikken.

Selv om vi havde penge til sådanne større udbygninger, hvad vi ikke har de første mange år, ville udbygningerne ikke være hensigtsmæssige. De ville formentlig bare flytte problemerne til andre steder i området, her særligt de tætte bydele i København, som ikke kan aftage en væsentlig større individuel trafik.

En naturlig tanke vil derfor være at tilskynde til overførsel til kollektive trafikmidler og i øvrigt satse på billigere løsninger på indfaldsvejene med Traffic Management-sy-