

[Trafikministeren]

konkurrencedygtige, kun forekommer i be- grænset omfang. Ca. 80 pct. af de transportere- de godsmængder med lastbil transporteres in- ternt i amter eller mellem naboamter.

I udenrigshandelen er det skibene, der do- minerer transportbilledet, når det drejer sig om transporterede mængder. Billedet er noget an- derledes, hvis udenrigshandelen opgøres i værdi. Her står lastbilerne for 70 pct. af den samlede handel, hvilket klart afspejler lastbi- lens betydning for transport af forarbejdede varer.

Der transporteres over dobbelt så meget gods i den internationale banegodstrafik som i den nationale. Mængden af internationalt ba- negods 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. Gods- transportarbejdet med lastbil forventes at vok- se med ca. 50 pct., mens den indenlandske godstransport med tog og skib forventes at fal- de.

Med baggrund i de stigende trængselspro- blemer 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 gods- mængderne er bundet til transport med lastbil.

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

Regeringen ønsker at fremme overflytning af især den internationale transport fra bil til bane og skib. Regeringen vil derfor støtte be- stræbelserne på at opbygge et europæisk kom- bineret togsystem og opbygningen af en infra- strukturplan for kombineret transport.

Det er regeringens opfattelse, at muligheder- ne for overflytning af gods er størst fra bil til banetransport. Søtransporten, herunder coastertrafikken, har dog muligheder for for- nyet fremgang i takt med, at afgifterne på vej- transporten øges. Det er imidlertid væsentligt, at der i forbindelse med intereuropæisk trafik udvikles forbedrede og totale transportkon-

cepter, 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 vejbenyttelsesaf- gift for tunge lastbiler. Det er regeringens op- fattelse, at Danmark skal indføre den fælles re- gionale vejafgift. Vognmandsorganisationerne vil blive inddraget i drøftelserne herom.

Veje

Opbygningen af et effektivt vejtransportsy- stem har været en vigtig forudsætning for den velstandsudvikling, Danmark har oplevet i ef- terkrigstiden.

Vejtransportens udvikling har dog ikke væ- ret uden negative følger. Trods en faldende tendens i antal uheld er der stadig for mange, der dræbes eller kommer til skade i tra- fikken, 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 vejtrafik- ken står det klart, at en politik for vejene ikke bare er et spørgsmål om tilvejebringelse af in- frastruktur i takt med, at vejtrafikken vokser.

En nyorientering af vejpolitikken indebæ- rer, 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 udgø- re 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 foran- staltninger for at dæmpe biltrafikken.

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

Investeringerne på hovedlandeveysnettet frem mod 2005 må således i højere grad rettes mod at fastholde den høje standard, nettet al- lerede generelt set har, samt mod at højne net- tets sikkerheds- og miljømæssige standard. Nyinvesteringer på hovedlandeveysnettet ud over de allerede igangsatte projekter bør ske med særlig vægt på at løse problemer med gen-