

**Svar (26/8 96)**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

Indførelse af betalingsveje i Danmark forudsætter, at der skabes lovhjemmel til at opkræve betaling for benyttelsen af vejnettet. En sådan hjemmel vil kunne udformes generelt, således at den ville omfatte alle offentlige veje (statsveje, amtsveje og kommuneveje) og private fællesveje.

Betaling for benyttelsen af vejnettet vurderes især at kunne komme på tale i større byer, hvor vejnettet typisk ikke er statsligt eller på motorveje, som indgår i det transeuropæiske net, hvilket for Danmarks vedkommende vil sige det store motorvejs-H, samt motorvejsstrækningerne Esbjerg-Kolding, Aalborg-Hirtshals og Aalborg-Frederikshavn, når disse er færdige.

Anvendelse af elektroniske betalingsystemer til opkrævning af vejafgifter er en af de muligheder, der er under overvejelse og udvikling på internationalt plan, bl.a. inden for EU. Sådanne systemer vil bl.a. kunne benyttes som middel til at påvirke såvel trafikomfang som rutevalg med henblik på at opnå miljømæssige fordele. Teknologien er imidlertid endnu ikke tilstrækkeligt udviklet.

Et særligt problem ved at indføre et afgiftssystem alene gældende for det overordnede vejnet er, at det må frygtes, at det vil påvirke trafikken til at flytte væk fra de overordnede veje, hvilket ikke er ønskeligt. Aftalen mellem regeringen og Amtsrådsforeningen om omfordeling af den mindre betydende del af det nuværende hovedlandevejsnet vil ikke i sig selv påvirke muligheden for at beslutte at indføre road pricing, når det øvrige grundlag for en sådan beslutning måtte vurderes at være til stede.

**Spm. nr. S 3300**

Til trafikministeren (12/8 96) af:

**Margrete Auken (SF):**

»Hvorledes vil regeringen sikre sig indførelsen af en sammenhængende og omfattende kombitrafik, hvis staten ikke har fuld kontrol over planlægningen og tilpasningen af hele det dertil hørende vejnet?«

**Begrundelse**

Regeringens målsætning om at fremme brugen af jernbaner til godstransport forudsætter et net af terminaler, hvor godset omlastes mellem jernbane og lastbiler, samt et vejnet af en standard og sammenhæng, som kan sikre, at den nødvendige vejtransport er effektiv og begrænset.

**Svar (26/8 96)**

**Trafikministeren (Jan Trøjborg):**

En række undersøgelser bl.a. fra Transportrådet viser, at der er et uudnyttet potentiale for kombitrafik i Danmark. Med åbningen af Storebæltsforbindelsen vil dette potentiale vokse yderligere. Regeringens målsætning om at fremme overflytning af især den internationale transport fra bil til jernbane forudsætter naturligvis, at der er egnede faciliteter til rådighed for kombiudbyderne, hvor der kan ske en omladning af gods. De transportcentre, der er etableret eller som er under opbygning flere steder i landet, er særligt egnede hertil. Det er karakteristisk, at centrene er placeret ved hovedbanelinjer og samtidig tæt ved motorvejsnettet, som det eksempelvis er sket i Taulov og i Høje Taastrup.

Som vejbestyrelse for det overordnede vejnet, herunder hele motorvejsnettet, vil staten fortsat kunne sikre dette net en standard, som er attraktivt for udviklingen af kombitrafikken. Gennemførelsen af de allerede vedtagne nye motorvejsstrækninger i Jylland vil kunne bidrage positivt til denne udvikling.

**Spm. nr. S 2856**

Til finansministeren (4/7 96) af:

**Kim Behnke (FP):**

»Vil ministeren give en udtømmende liste over, hvilke direkte og/eller indirekte tilskud organisationen Greenpeace modtager fra staten eller organer tilknyttet til staten?«

**Begrundelse**

På det seneste har Greenpeace gjort sig bemærket ved at ødelægge danske fiskerfartøjs