

Bilag

til den af ministeren for offentlige arbejder den 29. oktober 1975 i folketinget mundtligt givne trafikpolitiske redegørelse.

(Redegørelse nr. II, jfr. Folketingets Forhandlinger 1975-76 sp. 697).

MINISTERIET FOR OFFENTLIGE ARBEJDER

Den 27. oktober 1975.

Bilag til trafikpolitisk redegørelse.

1. Indledning.

Som nævnt i redegørelsens mundtlige del indeholder den kun i begrænset omfang tal og konkrete detailoplysninger. Oplysninger af denne karakter til belysning af indholdet af den mundtlige redegørelse er fremlagt i nærværende skriftlige bilag til redegørelsen.

2. De statslige trafikudgifter.

Den omlægning, der i de senere år er foregået inden for den statslige trafikpolitik, kommer tydeligt frem, når man betragter udviklingen i de statslige trafikinvesteringer, således som dette er vist i nedenstående tabel 1, hvor investeringsbeløbene fra 1970-71, 1973-74 og 1974-75 er omregnet til prisniveau april 1975 for at muliggøre sammenligning med bidraget til finanslov for det kommende finansår 1976-77. Det bemærkes, at investeringsbeløbene for budgetoverslagsperioden 1977-78—1979-80 ikke adskiller sig væsentligt fra tallene i finanslovbidraget.

Af tabellen ses, at siden 1970 er de statslige investeringsrammer for trafiksektoren reduceret med 40 pct. Den største nedgang er foregået inden for vejbyggeriet. Investeringerne i lufthavne, det vil sige især Københavns lufthavn, er som følge af den uafklarede situation faldet til et meget beskedent beløb. DSBs investeringer har stort set ligget på samme niveau til trods for den betydelige reduktion i den samlede investeringsramme. DSB har som følge heraf forøget sin andel af de statslige investeringer fra 30 pct. til 50 pct. i den betragtede periode.

Tabel 1. Statslige trafikinvesteringer fordelt på hovedområder i perioden 1970-77. Prisniveau april 1975. Mia kr.

Område	1970-71 ¹⁾	1973-74 ¹⁾	1974-75 ¹⁾	1976-77 ²⁾
DSB	0,6	0,6	0,7	0,7
Nyanlæg af veje	0,9	0,6	0,6	0,6
Lufthavne og luftfart	0,4	0,1	0,0	0,0
Havne og resterende områder	0,1	0,1	0,1	0,1
I alt	2,0	1,4	1,4	1,4

Noter: ¹⁾ Regnskabstal for de pågældende finansår opregnet til prisniveau april 1975.

²⁾ Baseret på bidraget til finanslov for 1976-77.

Udover investeringer tegner trafiksektoren sig tillige for betydelige driftsomkostninger. Dette gælder især DSB, men også på vejområdet afholder staten betydelige drifts- og vedligeholdelsesomkostninger på hovedlandevejsnettet.

I tabel 2 er vist en samlet oversigt over de samlede statslige trafikudgifter samt

driftsindtægter opdelt på hovedområder. Oversigten er baseret på det udarbejdede bidrag til finanslov for året 1976-77.

Tabel 2. De statslige trafikudgifter og -indtægter opdelt på hovedområder baseret på bidraget til finanslov for 1976-77. Prisniveau april 1975. Mia kr.

DSB og Bornholmstrafikken:	1976-77
Drift (ekskl. afskrivning og forrentning)	2,3
Anlæg	0,7
Indtægter	2,1
Netto fra stat til DSB og Bornholmstrafikken	0,9
Veje:	
Drift	0,5
Anlæg	0,6
I alt veje	1,1
Luftfart og lufthavne:	
Drift (ekskl. forrentning og afskrivning)	0,2
Anlæg	0,1
Indtægter	0,3
I alt luftfart	0,0
Storebælt	0,0 ¹⁾
Øresund	—
Andre aktiviteter (departement, havne, privatbaner osv.):	
Drift og anlæg (ekskl. forrentning og afskrivning)	0,3
Indtægter	0,1
I alt statslige trafikudgifter:	
(brutto)	4,7
(netto)	2,2

Note: ¹⁾ 16 mill. kr.

3. Transportarbejdets sammensætning og udviklingstendenser.

Sammensætningen af transportarbejdet og udviklingstendenserne for dette spiller en afgørende rolle for tilrettelæggelsen af den fremtidige trafikpolitik.

3.1. Hidtidig udvikling.

Den hidtidige udvikling i transportarbejdet på person- og godstrafikken er i summarisk form vist i nedenstående tabel 4 og 5 samt i figur 1 og 2.

Tabel 4. Persontransportarbejdets udvikling 1950-73. Mia personkm.

	1950	1960	1970	1973
Personbiler	4,3	13,8	37,0	39,4
Busser, rutebiler og sporveje	1,8	2,0	2,2	2,2
Turistbusser	0,5	0,7	2,1	2,6
Jernbaner (ekskl. overfarter)	3,0	2,9	3,0	2,9
Overfarter	0,3	0,4	0,6	0,5
Fly	0,0	0,1	0,2	0,3
I alt (afrundet)	9,9	19,9	45,1	47,9

Kilde: Trafikforskningsgruppen ATV.

Note: Opgørelsesmetoden i denne tabel afviger på enkelte punkter fra opgørelsesmetoden i tabel 6.

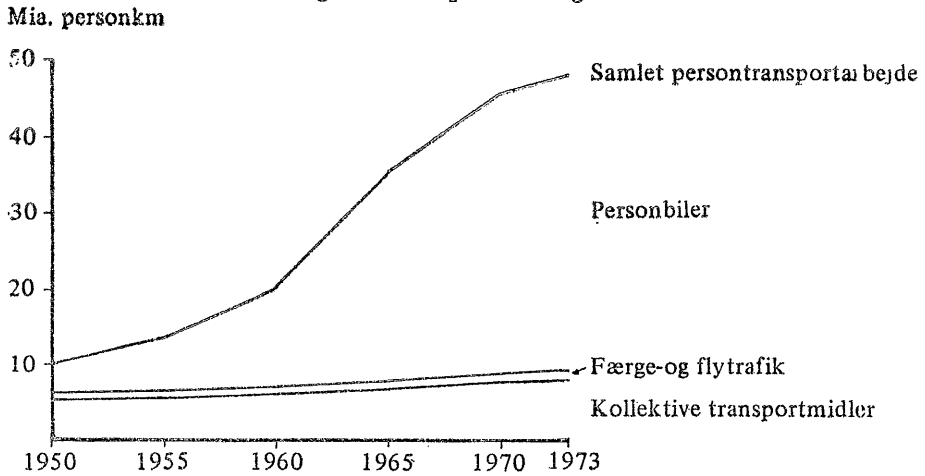


Fig. 1. Persontransportarbejdet 1950-73.

Tabel 5. Godstransportarbejdets fordeling på transportmidler 1950-73 angivet i mia. ton-km.

	1950	1953	1970	1973
Vare- og lastbiler	1,7	2,3	8,2	9,0
Baner	1,2	1,1	1,4	1,5
Skibsfart	0,6	0,6	1,6	1,5
Godstransportarbejdet mia. ton-km i alt	3,5	4,0	11,2	12,0

Note: Omfatter alle godstransporter i Danmark — ekskl. transittrafik.

Kilde: Trafikforskningsgruppen ATV.

Af tabel 4 og 5 fremgår, at der har været tale om en meget stærk stigning i trafikken siden 1950, samt at tilvæksten på både person- og godssiden fortrinsvis er foregået inden for vejtrafikken (personbiltrafikken tegner sig således nu for ca. 80 pct. af det samlede persontransportarbejde, medens lastbiltrafikens markedsandel er 75 pct.). Det bemærkes, at stigningstakten synes at aftage i de første år af 70'erne. Efter 1973 har der stort set været stagnation i transportarbejdet, således at trafikomfanget efter et fald i 1974 nu i 1975 igen er svagt stigende.

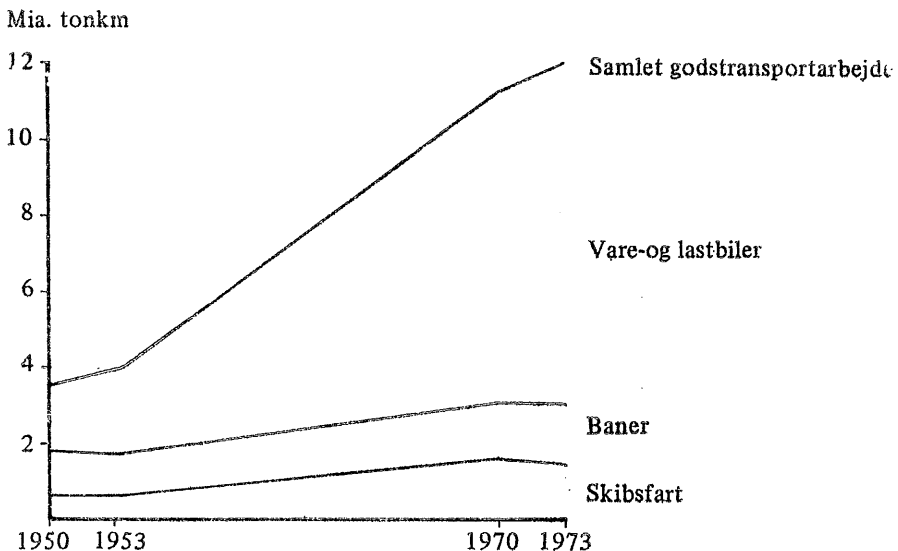


Fig. 2. Godstransportarbejdet 1950-73.

3.2. Trafikkens sammensætning.

Udover oplysninger om udviklingen i det samlede transportarbejde for de enkelte transportmidler har det tillige interesse at vurdere transportarbejdets fordeling på afstandsintervaller. Herved sikres et bedre overblik over de mulige konkurrenceflader mellem de enkelte transportmidler.

I tabel 6 er persontransportarbejdet opdelt på afstande og transportmidler.

Det ses heraf, at den overvejende del af personbiltrafikken ligger på de lokale og regionale ture, hvorimod fjerntrafikken alene udgør 20 pct.

Tabel 6. Persontransportarbejdet i 1970 opdelt på afstande og transportmidler.
Mia. personkm.

Afstand	Transportmiddel						
	Personbiler	Rute- og by-busser	Turistbusser	Tog	Færger	Fly	I alt
Lokale ture 0-9 km	11,3	1,3	0,1	0,3	0,0	0,0	13,0
Regionale ture 10-49 km	19,1	0,9	1,3	1,2	0,2	0,0	22,7
Fjerntrafik	7,1	0,0	0,7	1,9	0,3	0,2	10,2
I alt	37,5	2,2	2,1	3,4	0,5	0,2	45,9

Kilde: Trafikforskningsgruppen ATV.

Betragtes de kollektive transportmidler, gælder det, at bustrafikken især spiller en rolle i lokaltrafikken. Togtrafikken er præget dels af regionaltrafik (især hovedstadsregionen), dels af fjerntrafik. Indenrigsflyvningen er især af betydning for den erhvervsmæssige fjerntrafik.

Når man vil diskutere konkurrencefladerne mellem de enkelte persontransportmidler, er det blandt andet væsentligt at opdele trafikken efter rejseformål. Omkring 1/5 af trafikken er erhvervs trafik eller bolig-arbejdsstedtrafik, den resterende del af persontrafikken er trafik uden tilknytning til erhverv og arbejdsplads. Dette gælder også for personbiltrafikken.

De områder, hvor der i dag er de største konkurrencemæssige berøringsflader mellem personbiler og de kollektive transportmidler, er i bolig-arbejdsstedtrafikken i de bymæssige områder og i den erhvervsmæssige regional- og fjerntrafik. På disse områder er valget af transportmiddel påvirket af en lang række faktorer som f.eks. rejsetid, omstigningsmuligheder, rejseomkostninger m.v. Såvel forbedringer af det kollektive trafiktilbud som restriktioner overfor personbiltrafikken samt nedsat serviceniveau for denne vil have indflydelse på transportmiddelvalget.

Omkring 80 pct. af personbiltrafikken, hvilket svarer til 2/3 af det samlede persontransportarbejde, består af ture, der ikke har tilknytning til erhverv eller arbejdsplads. Denne trafik — som ofte med et ikke særligt dækkende udtryk betegnes som fritidstrafik — består af en række meget forskellige ture. En del af disse som f.eks. indkøbsture samt ture til og fra offentlige institutioner og servicevirksomheder minder på mange måder om bolig-arbejdsstedture, hvorfor det må antages, at der er en vis konkurrencemæssig berøringsflade mellem personbilen og de kollektive transportmidler for denne trafik. Andre af de såkaldte fritidsture med personbil som f.eks. familieture, ferierundture, weekendudflugter m.v. er typisk ture, som alene kan tænkes foretaget med personbil. Dette gælder i særlig udpræget grad de rene søndagsudflugter med bil. I disse tilfælde kan man derfor ikke tale om egentlig konkurrence mellem personbilen og de kollektive trafikmidler. Forringes mulighederne for at foretage disse ture med personbil, f.eks. som følge af, at serviceniveauet på vejene nedsættes med kødannelse og lavere hastighed til følge, vil virkningen heraf primært være, at en del af disse ture opgives.

Den kollektive trafik kan imidlertid ikke udelukkende anskues ud fra sin konkurrencemæssige stilling over for personbiltrafikken. For personer uden bilrådighed, som i dag og fremover nødvendigvis udgør en betydelig del af befolkningen, er anvendelse af kollektive transportmidler den eneste transportmulighed.

I tabel 7 er godstransportarbejdet opdelt på afstandsintervaller. Heraf ses, at for godstransporter over korte afstande, det vil sige op til 100-150 km, er lastbilen det dominerende transportmiddel med en markedsandel på 85 pct. eller mere. De korte transporter tegner sig for 50-60 pct. af det samlede godstransportarbejde udført her i landet.

Først ved transporter over lange afstande er der tale om væsentlige konkurrencemæssige berøringsflader mellem lastbil, skib og baner. Betragtes de samlede godstransporter over 150 km, tegner lastbilen sig for 42 pct., skib for 31 pct. og bane for 27 pct.

Tabel 7. Godstransportarbejdets fordeling på afstandsintervaller og transportmidler.

Mia. ton/km 1970.

Afstandsinterval	Lastbil	Skib	Bane	Gods i alt	Pct.
0- 30 km.....	2,2	0,0	0,0	2,2	19,6
30- 50 km.....	1,1	0,0	0,0	1,1	9,8
50-100 km.....	1,8	0,0	0,0	1,8	16,1
100-150 km.....	1,1	0,1	0,1	1,3	11,6
150-200 km.....	0,7	0,4	0,2	1,3	11,6
200-300 km.....	0,7	0,7	0,3	1,7	15,2
over 300 km.....	0,6	0,4	0,8	1,8	16,1
I alt.....	8,2	1,6	1,4	10,2	100,0

Note: Omfatter alle godstransporter i Danmark, ekskl. transittrafik.

Kilde: Trafikforskningsgruppen ATV.

En betydelig del af transporterne med skib består af massegodstransporter af olie, cement, sten, sand, grus og korn, som næppe kan tænkes transporteret med andet end skib, når der er tale om transporter af store ladninger over lange afstande.

Skibsfarten konkurrerer således kun med landtransportmidler på enkelte områder, når den indenrigske godsomsætning betragtes. Den væsentligste konkurrence på dette område foregår derfor mellem bane og bil.

4. Vejpolitikken.

4.1. Vejudgifterne.

Udviklingen i vejudgifterne i de senere år har været det vigtigste udtryk for den omlægning af trafikpolitikken, som har fundet sted, og som er nærmere beskrevet i den mundtlige redegørelse.

Udviklingen i vejudgifterne (anlæg og vedligeholdelse) i de senere år er vist i nedenstående tabel samt i figur 3. Heraf ses, at gennem 1960'erne udviste udgifterne en stærkt stigende kurve. De samlede vejudgifter kulminerede i dette årti med 4,6 mia. kr. (april 1975-priser). Herefter stabiliseredes udgifterne i de næste 3 år på et noget lavere niveau og er derpå faldet mærkbart, således at de i sidste finansår androg ca. 3,3 mia. kr. i prisniveau april 1975.

Det bemærkes, at efter ændringen af byrdefordelingen på vejområdet i 1972 er staten alene økonomisk ansvarlig for motorveje og hovedlandeveje, medens amtskommunerne varetager udbygningen og vedligeholdelsen af landevejene og primærkommunerne anlæg og vedligeholdelse af det kommunale vejnet.

Udviklingen i udgifterne har været forskellig for de forskellige kategorier. Anlægsudgifterne til motorveje steg særlig stærkt i 1960'erne, hvilket havde sin naturlige forklaring i, at motorvejsbyggeriet først rigtig kom i gang i denne periode. Anlægsudgifterne kulminerede i 1968-69 og er derefter faldet til at andrage omkring 400 mill. kr. på finansloven for 1975-76. Samlet kan man sige, at motorvejsbyggeriet sammen med anlægsvirksomheden

på de almindelige hovedlandeveje har måttet bære den relativt stærkeste nedskæring, men i de allersidste år er også udgifterne til amtsveje og kommuneveje gået ned.

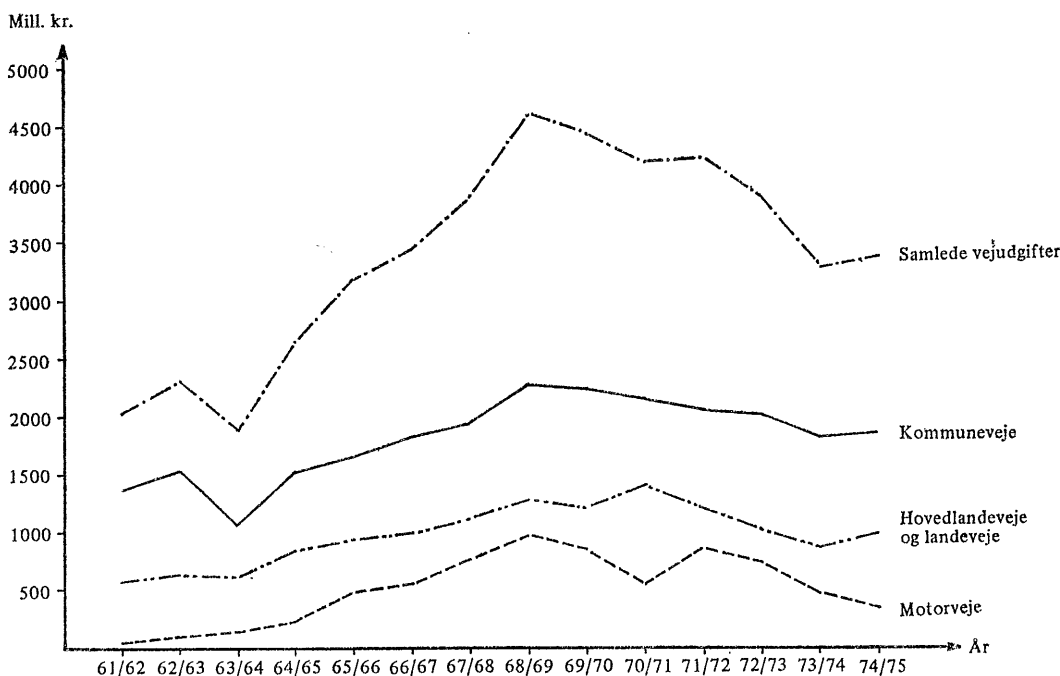


Fig. 3. Vejudgifter for perioden 1961-75 angivet i april 1975-priser.

Udgifter til forskellige vejkatogier 1961-75 og udgifter til statsvejnettet 1976-80 ifølge finanslovforslaget 1976-77 (priseniveau april 1975).

År	Motor- veje	Andre hoved- landeveje	Lande- veje	Hldv. + ldv.	Kom- muneveje	Ikke for- delte stats- udgifter	Sml. vej- udgifter
Mio. kr.							
1961-62 ..	59			588	1.370	41	2.058
1962-63 ..	103			637	1.536	35	2.311
1963-64 ..	142			607	1.079	52	1.880
1964-65 ..	236			836	1.528	55	2.655
1965-66 ..	481			932	1.663	100	3.176
1966-67 ..	545			986	1.811	112	3.454
1967-68 ..	768			1.098	1.924	99	3.889
1968-69 ..	954			1.265	2.257	103	4.589
1969-70 ..	858			1.213	2.238	124	4.433
1970-71 ..	544	658	746	1.404	2.160	89	4.197
1971-72 ..	862	550	649	1.199	2.057	119	4.237
1972-73 ..	734	410	598	1.008	2.032	102	3.876
1973-74 ..	481	335	541	876	1.826	100	3.283
1974-75 ..	369	427	565	992	1.867	93	3.321
1975-76 ..	525	506				113	
1976-77 ..	491	523				110	
1977-78 ..	534	512				122	
1978-79 ..	541	506				117	
1979-80 ..	536	516				112	

4.2. Omtale af forskellige vejprojekter.

I redegørelsens mundtlige del er gennemgangen af vejpolitikken koncentreret om de foreslåede hovedprincipper for den fremtidige vejpolitik. Omtale af enkeltprojekter er derfor udeladt. Da der i denne samling foreligger flere vigtige vejprojekter til afgørelse, er nogle af disse projekter omtalt i de efterfølgende afsnit.

a. Storstrømsforbindelsen.

For strækningen fra Bårse på Sjælland til Sakskøbing gælder særlige problemer. Som bekendt har der været foretaget en fornyet undersøgelse af spørgsmålene omkring denne linje, der i projekteringslov fra 1970 blev fastlagt som 4-sporet motorvej, der føres fra Sjælland over Farø til Falster og således indebærer etablering af en ny fast forbindelse over Storstrømmen.

Baggrunden for undersøgelsen, der blev besluttet af daværende trafikminister Kresten Damsgaard, var især de ændrede økonomiske forhold og ikke mindst de stærkt forøgede driftsomkostninger for automobiltrafikken efter energikrisens indtræden.

Resultatet af undersøgelsen foreligger nu som en betænkning af juni 1975, som er tilsendt udvalget om offentlige arbejder.

Redegørelsen omfatter en fuldstændig nyvurdering af problemerne og herunder også en helt ny trafikanalyse og trafikprognose. Man har i undersøgelsen inddraget over 25 forskellige muligheder bestående af kombinationer af linjeføringer og tværprofiler.

Det fremgår af undersøgelsen, at den dyreste løsning er Farølinjen med 4-sporet motorvej. Den vil koste omkring 1,2 mia. kr. (april 1975-prisniveau) og ville i den 5-årige anlægsperiode med de budgetrammer, der må regnes med, beslaglægge mere end halvdelen af den samlede motorvejsbevilling. En etapevis udbygning af dette projekt, hvor man i første omgang nøjes med 2-sporede vejanlæg, men bibeholder brobredden svarende til 4-sporet motorvej, ville koste mellem 993 og 1.040 mill. kr. afhængig af, om man vælger højbro eller lavbro over Sjællandsrenden.

En anden løsning ville være anlæg af en halv motorvejsbro over Storstrømmen i Masnedølinjen. Udgiften til anlæg af en sådan bro vil andrage omkring 425 mill. kr. Samtidig skulle man efterhånden udbygge det eksisterende vejnet fra Bårse til Sakskøbing, hvilket vil koste omkring 60 mill. kr. Det drejer sig om strækningen nord for Storstrømmen og omkørselsveje omkring Guldborg og Nr. Alslev. Den halve motorvejsbro vil sammen med den eksisterende bro kunne indgå i en eventuel senere motorvejsløsning.

Det fremgår endvidere af rapporten, at der ud fra et rent kapacitetsmæssigt synspunkt og ud fra en trafikøkonomisk vurdering ikke er grundlag for at etablere en ny bro i de første år.

Af hensyn til konsekvenserne på andre planlægningsområder er det væsentligt, at der hurtigt træffes beslutning om en ny Storstrømsforbindelse. Denne beslutning må træffes i lyset af den vejpolitiske linje, der er trukket op i den trafikpolitiske redegørelse, og ved afgørelsen må de planlægnings- og miljømæssige hensyn især til Vordingborg by selvfølgelig tælle med.

b. Lufthavnsmotorvejen.

Dette anlæg har efter regeringens opfattelse en meget høj prioritet. Strækningen frem til lufthavnen er ikke afhængig af, om der gennemføres en fast forbindelse over Øresund. Vejen skal først og fremmest opfattes som en fortsættelse af Motorringvejen uden om København, og dens opgave er derfor ikke blot at lede den fremtidige transittrafik på en nem måde frem til Vestmotorvejen eller ind til København, men i nok så høj grad at lede trafik til og fra Amager uden om de meget hårdt trafikbelastede boligområder i Vestegnen. Der er derfor tale om et anlæg med meget stor miljømæssig værdi. Det er regeringens agt snarest at fremsætte forslag til anlægslov om dette vejanlæg. Anlægget drejer sig om udgifter til ca. 450 mill. kr., idet indføringen til Københavns centrale dele forudsættes betalt af Københavns kommune. Med anlægget af denne vejstrækning skulle staten herefter ikke have flere vejforpligtelser i København.

Bilag vedr. trafikpolitisk redegørelse.

c. Alssundforbindelsen.

Etablering af en ny Alssundbro sammen med en forlægning af hovedlandevejen Kruså-Sønderborg til nord om Sønderborg er også under overvejelse. Der er efter regeringens opfattelse her tale om et påkrævet projekt. Med de nuværende bevillingsrammer kan anlægget, der beløber sig til en udgift på 130-200 mill. kr., først gå igang i slutningen af 1970-erne. Det bør indgå i overvejelserne dels, hvorledes trafikken over Alssund fordeler sig på fjerntrafik og regional- og lokaltrafik, dels hvorledes færdiggørelsen af motorvejene gennem Sønderjylland eventuelt kan påvirke denne fordeling. Dette må med ind i vurderingen af, om dette anlæg bør være en ren statsopgave, eller om amtet også bør træde ind. Når de nødvendige beregninger er afsluttet og en principiel afgørelse truffet, bør detailprojekteringen snarest sættes i gang.

d. Det store motorvejs-H.

Gennemførelse af det store motorvejs-H, det vil sige etablering af motorvej op gennem Østjylland, en øst-vestgående motorvej fra Kolding-området til København og endelig motorvej på strækningen Helsingør-Rødby, kan betragtes som det største vejprojekt her i landet. Arbejdet med dette projekt, som har været opdelt i en række delprojekter, er foregået gennem mange år. Regeringen er fortsat af den opfattelse, at etablering af et dansk fjerntrafiknet på vejområdet bør gennemføres. På baggrund af de reducerede ressourcer til motorvejsanlæg må det realistisk erkendes, at fuldførelse af dette projekt, hvoraf væsentlige dele endnu mangler, ikke vil kunne ske inden for en overskuelig årrække, såfremt den hidtil forudsatte motorvejsstandard opretholdes. Muligheden for at etablere dele af det forudsatte motorvejsnet som brede, halve motorveje eller ved udbygning af delstrækninger af det eksisterende vejnet undersøges derfor, således at man på en mere hensigtsmæssig og billigere måde kan sikre den fortsatte sammenhæng i nettet. Under hensyn til den forventede trafikale udvikling med en væsentlig mindre personbiltrafik end tidligere påregnet bør motorvejsudbygningen i Jylland begrænses til strækningen mellem grænsen og Århus samt Rønde-motorvejen.

Vedlagte kortskitse viser hovedlandevejsnettets udstrækning. De tykt optrukne linjer angiver de motorvejsstrækninger, der allerede er taget i brug, medens de punkterede, tykke linjer angiver de strækninger, hvor anlæg af motorveje er i gang eller står umiddelbart foran påbegyndelse.

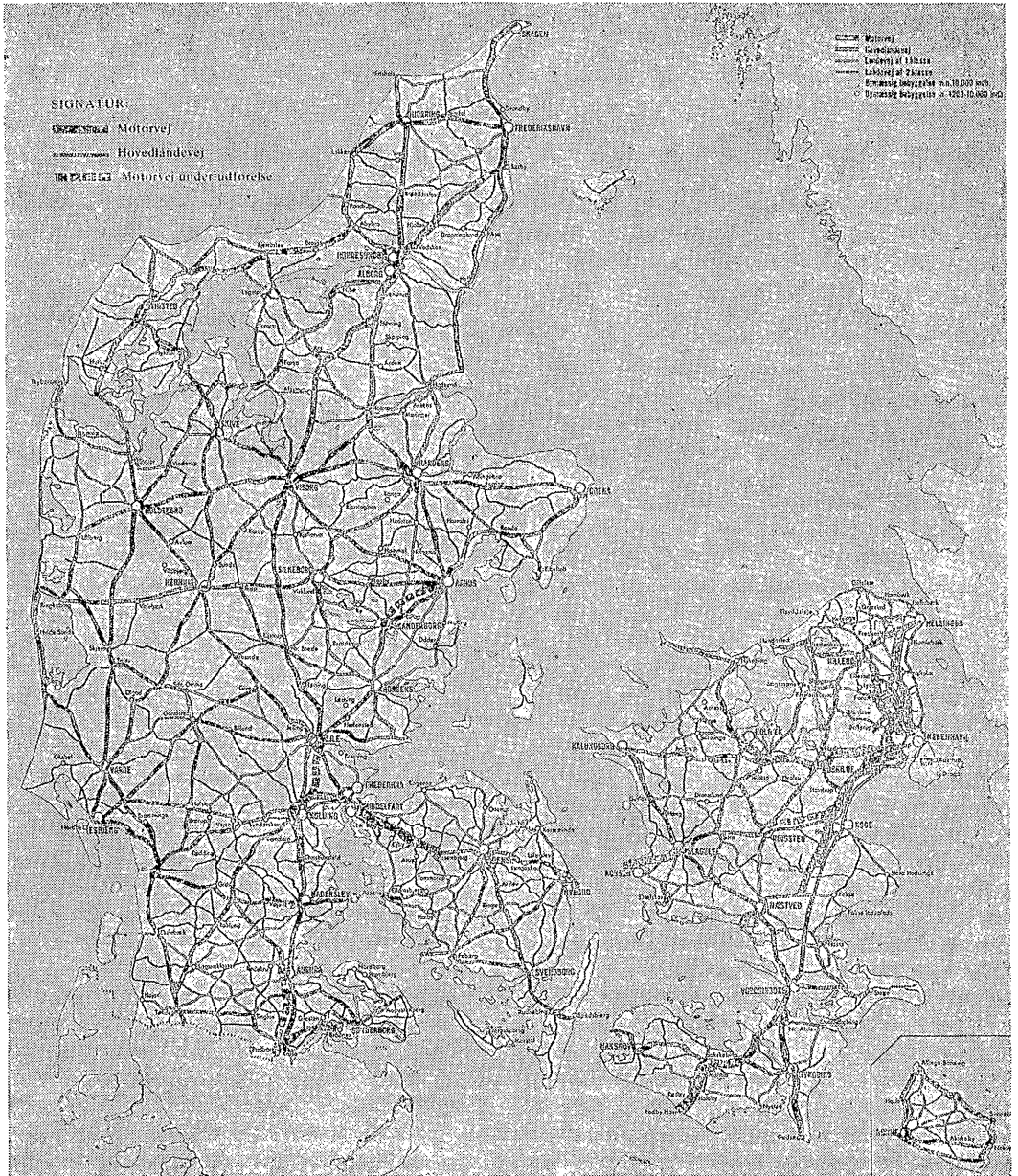
5. Bornholmstrafikken.

Statsvirksomheden Bornholmstrafikken blev oprettet i 1973 og overtog fra A/S Dampskibsselskabet på Bornholm af 1866 den del af selskabets virksomhed, som omfatter driften af skibsforbindelser til og fra Bornholm.

Formålet med statsovertagelsen var at forbedre forholdene for det bornholmske erhvervsliv gennem en nedsættelse af takstniveauet for godstransporterne fra øen. Ved statsovertagelsen blev godstaksterne nedsat med 35 pct. Derefter er taksterne blevet forhøjet ved flere lejligheder, men forhøjelserne har været mindre, end hvad der svarer til stigningerne i omkostningerne for færgedriften.

Styrelsen, som leder statsvirksomheden, har for nylig fremsat forslag om at udskifte de nuværende 4 færger samt to mindre fragtskibe i Bornholmstrafikken med to nye færger til en samlet anskaffelsessum på 300 mill. kr. Styrelsen begrundet blandt andet forslaget med, at de nuværende skibes alder tilsiger en udskiftning, at der er behov for kapacitetsudvidelse på ruten, samt med et ønske om mere moderne passagerfaciliteter.

Regeringen overvejer i øjeblikket forslaget, idet der blandt andet må foretages en afvejning af behovet for nye færger mod de konsekvenser for takstniveauet, en investering af den pågældende størrelse vil få.



Hovedlandeveje 1975.