

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