

Skriftlig redegørelse

(Redegørelsen er optrykt i den ordlyd, hvori den er modtaget).

Redegørelse af 14/4 09 om fremtidens gods-transport.

(Redegørelse nr. R 13).

Transportministeren (Lars Barfoed):

Infrastrukturkommissionen har i sin betænkning fra januar 2008 analyseret godstransporten i Danmark. Regeringen fremlagde udsippet »Bæredygtig transport – bedre infrastruktur« i december 2008. Med den politiske aftale »En grøn Transportpolitik« fra 29. januar 2009 er regeringen sammen med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance enige om en række overordnede principper og konkrete initiativer som led i en grøn transportpolitik.

Nærværende redegørelse handler om, hvad disse rammer betyder for Danmarks godstransport, og beskriver derigennem den samlede godsstrategi som anført i regeringsgrundlaget.

1. DE GODSPOLITISKE UDFORDRINGER OG MÅL

1.1. Godstransport – et tandhjul i den danske økonomi

Transportministeriet ønsker en effektiv, innovativ og miljøvenlig godstransport, hvor udviklingen og dynamikken præges af et tæt samspil mellem alle aktører. Godstransporten er et vigtigt tandhjul i den danske økonomi og et vigtigt indsatsområde ift. målsætningen om en grønne transportsektor. Hvert år transporteres over 200 mio. ton gods med start og slutdestination i Danmark. Det svarer til over 37.000 kilo gods pr. dansker fra spædbarn til olding hvert eneste år.

Godstransporten er i dag komplekst, og består af tusindvis af transportvirksomheder med højt udviklede IT-systemer, dygtige chauffører, jernbaneoperatører, globalt orienterede rederier, speditører, havne, havnevirksomheder, landtransportcentre, kombiterminaler og cargocentre m.m.

På havnene mødes sø- og landtransporten i form af vej- og banetransport. I landtransportcentrene indleveres godset og omlades fra lastbil til lastbil. I kombiterminalerne mødes lastbiltrafikken og jernbanen, og i cargo-centret i Køben-

havns Lufthavn flyves højværdigods ind direkte fra udlandet. Et effektivt samspil mellem alle aktørerne er afgørende for at sikre fleksible varestrømme til borgere og erhvervsliv.

Godstransporten er i takt med mere åbne grænser, og nye teknologiske muligheder, i høj grad blevet international. Godstransport omfatter i stadig større grad lange *transportkæder*, som involverer mange transportformer. Inden kaffen står klar på morgenbordet i de danske hjem, kan den have været igennem mere end 20 transportvirksomheder i mange lande på vej fra Afrika eller Latinamerika.

Til trods for erhvervets betydning for det danske samfund er der ofte en tendens til, at de gevinster godstransporten giver den enkelte, iveres i hverdagen. Man opdager ofte kun erhvervets betydning, når godstransporten en sjælden gang svigter, f.eks. hvis supermarkedet løber tør for mælk, eller varerne bestilt på internettet ikke når frem. Godstransportens betydning rækker langt videre end det, den enkelte borger umiddelbart oplever.

1.2. Hele erhvervet skal bidrage til fremtidens godstransportsystem

Dansk godstransport handler om alt lige fra den lille lastbil, der flere gange om ugen bringer reservedele frem til det lokale værksted, til de store danskejede containerskibe på verdenshavene.

Lastbilen er ofte det sidste led i transportkæderne, når varerne skal leveres til fabrikkerne, til butikkerne eller direkte til den enkelte borger. Den nationale godstransport domineres derfor af lastbilerne, som står for ca. 80 pct. af det samlede godstransportarbejde i Danmark. Skibe og færger står for ca. 19 pct., mens jernbane står for ca. 1 pct.

Lastbilerne vil også om 15-20 år være den dominerende godstransportform i Danmark, selvom andre transportmidler vil overtage en større andel af den voksende transport. Det er derfor vigtigt, at lastbilerne bliver så effektive, trafik-sikre og miljøvenlige som muligt.

Skibsfarten er den dominerende transportform i den internationale godstransport. Den omfatter dels import og eksport af varer til og fra Danmark, dels transittransport gennem Danmark. Opgjort i ton står skibene for ca. 67 pct. af den internationale godstransport til og fra Danmark, mens lastbiler og jernbanen står for henholdsvis ca. 28 pct. og ca. 5 pct. En grøn vækst i godstransporten kræver, at søfarten og bane-

transporten løfter en større del af godstransportopgaverne i fremtiden.

Det er vigtigt, at de større danske havne fortsat udvikles som transporthavne, der bidrager både til miljøvenlige løsninger og aflastning af vejene. Det handler ikke kun om den interkontinentale søtransport, men også om søtransporten over kortere afstande i Europa, f.eks. mellem landene i Nordeuropa.

I den politiske aftale af 29. januar 2009 indgår, at den såkaldte baglandsinfrastruktur til de danske havne skal styrkes i form af bedre vej- og baneforbindelser til havne af stor national eller regional betydning. Her kan regering og folketing gøre en forskel. Men havnebestyrelserne og havnevirksomhederne skal selv udnytte rammerne til at sikre vækst og fremgang i de enkelte havne.

For jernbanen gælder, at der især på de længere internationale distancer i Europa er et potentiale for vækst i jernbanens markedsandel, herunder ikke mindst for transittrafikken gennem Danmark. Danmark er og bliver i stigende grad et transitland for international godstransport. Det må vi som nation forholde os til og udnytte offensivt. Det er også en position, der giver nogle muligheder, bl.a. for at etablere og medfinansiere en Femern Bælt forbindelse.

1.3. Godstransport i balance – mobilitet og miljø skal gå hånd i hånd

Den langsigtede vækst i godstransporten og den øgede mobilitet er grundlæggende et sundhedstegn for en stærk økonomi i vækst. Med den forventede vækst i godstransporterne de næste 20 år bliver hovedudfordringen at sikre, at godset transporteres på en mere bæredygtig måde, hvor hensynet til energiforbrug, miljø, fremkommelighed og trafiksikkerhed indgår som centrale værdier.

EU Kommissionen forventer, at godstransporterne i Europa vil vokse med godt 30 pct. frem til 2020. Det har betydning for konkurrencekraften i Europa, at de transportmæssige sammenhænge sikres. Det handler om vækst, velfærd og arbejdspladser.

Samtidig skal kurverne for trængsel og transportens CO₂-udledning knækkes, så også godstransporten bidrager til indsatsen for at sikre et bedre miljø. Kurven for luftforurening har i en årrække været faldende, men der skal arbejdes videre med støj og andre miljøproblemer fra transporten. Vi skal have et grønnere transport-

system, der udvikler sig løbende i de næste 10-20 år i takt med nye teknologiske muligheder.

Den langsigtede vækst i godstransporten drives af den økonomiske fremgang og den forbedrede arbejdsdeling mellem landene og mellem regionerne inden for landets grænser. Godstransport er ikke alene en konsekvens af den stigende økonomiske aktivitet, men også en forudsætning for, at frugterne af en bedre arbejdsdeling kan høstes.

Det kræver gode transport- og logistiksystemer, hvis produkterne skal kunne nå frem fra producenterne til erhvervsliv og forbrugere i de større byer og på eksportmarkederne. Markederne er ofte ikke lokaliseret de samme steder som producenterne. Således finder en stor del af den danske produktion sted i Jylland, mens forbrugerne er spredt over hele landet. Effektive transportsystemer er et centralt konkurrenceparameter for de enkelte lande, og en vigtig faktor når virksomhederne vælger lokalisering.

1.4. En effektiv transport i international konkurrence

Effektive godstransporter udvikles bedst i private virksomheder, der i kraft af dygtige medarbejdere, og i skarp konkurrence om kundernes gunst fremmer en dynamisk udvikling. Rammerne for virksomhederne er bl.a. givet ved den offentlige regulering, og det er det private erhvervslivs rolle at udfylde rammerne.

Konkurrencen og den øgede økonomiske integration i Europa indebærer nye udfordringer, muligheder og krav til den danske transportsektor. Der er adgang til stadig større markeder, men der kommer også mange flere udenlandske konkurrenter. Den øgede konkurrence er en gevinst for det danske samfund som helhed, men det er vigtigt, at konkurrencen sker på lige og fair vilkår. Vi hjælper ikke miljøet og trafiksikkerheden ved at lade udenlandske vognmænd overtage transportopgaverne i Danmark, hvis ikke det sker på lige vilkår.

Samtidig er erhvervsstrukturen under udvikling i store dele af transportbranchen. Transporten bliver mere og mere international, moderne teknologi trænger voldsomt frem, virksomheder, lastbiler og skibe bliver større, og logistik-kæderne bliver længere og mere sofistikerede. Kravene til godstransporten stiger i form af krav til omkostninger, friske varer, stor fleksibilitet i leverancerne og mindre miljøbelastning – ikke mindst i byerne.

Disse udviklingsstræk giver udfordringer, men skaber også nye perspektiver. Skal dansk

erhvervsliv være effektivt og skabe reel merværdi, er det nødvendigt, at der investeres i uddannelse af medarbejdere og udvikling af nye metoder. En fokuseret forskningsindsats ift. effektive og grønne transportløsninger kan ikke løse alle problemer nu, men det er et afgørende instrument for at imødegå de trafikale udfordringer om 10-15 år. Partierne bag globaliseringsaftalen er enige om at styrke den grønne forskningsindsats på transportområdet i forhandlinger om globaliseringsmidlerne i efteråret 2009.

Godstransportens udfordringer i forhold til miljø og trængsel bør ikke medføre, at der lægges unødige hindringer i vejen for, at vi alle kan få friske varer og adgang til produkter fra hele verden. Der er behov for løsninger, som understøtter, at samfundets forventninger til godstransportsektoren er velafbalancerede og målrettede de reelle udfordringer. Regeringen ønsker en regulering i balance, hvor gevinsterne står mål med omkostningerne.

Samtidig står mange transportvirksomheder lige nu over for store økonomiske udfordringer som følge af den internationale økonomiske krise. Det kræver særlig opmærksomhed her og nu. Som følge heraf har regeringen bl.a. udskudt tidshorisonten for momsindbetalinger og igangsat en række andre initiativer.

1.5 Transportministeriets godspolitiske mål

Transportministeriet har tre overordnede mål for godstransportsektoren:

- *En effektiv, innovativ og værdiskabende godstransport.* Det danske godstransporterhverv skal bidrage til, at de danske virksomheder har adgang til effektiv logistik, og at alle danskere får adgang til et bredt udbud af varer.
- *Godstransporterhvervet skal udvikle sig i sund konkurrence.* Lovgivning og regler skal bidrage til en fair konkurrence og være så enkle som muligt. Omkostningerne ved ny regulering skal stå mål med gevinsterne.
- *Godstransporten skal være grønnere.* Godstransporten skal yde sit bidrag til at reducere transportens omkostninger i forhold til miljø og CO₂. Det skal være den enkelte transportkøber, der afgør valget af transportform, men der skal være langt bedre muligheder for og tilskyndelse til at vælge miljøvenlige transportløsninger, jf. transportaftalen af 29. januar 2009. Alle transportformer skal udvikles i en mere miljøvenlig retning, og de mest miljøvenlige transportformer skal løfte en større andel af transportopgaverne.

I forlængelse heraf sættes ind i forhold til en bred vifte af indsatsområder.

2. EN BÆREDYGTIG GODSTRANSPORT

Regeringen har en målsætning om at skabe et grønnere transportsystem, der sikrer høj mobilitet og mindre trængsel under hensyntagen til miljø, klima og trafikikkerhed. I transportaftalen fra januar 2009 opstilles en langsigtet satsning, »Grøn Transportvision DK«, hvor også godstransporterhvervet skal yde sit bidrag til reduktion af transportsektorens CO₂-udledning. På kort sigt igangsættes følgende initiativer med betydning for godstransporten:

- Certificering af grønne transportvirksomheder og strategiske partnerskaber om grøn transport
- Videreførelse af forsøg med modulvogntog og tilskudsordning vedrørende optimering af aerodynamik for lastbiler
- Energimærkning af varebiler og øget information om de forskellige biltyper

Der er afsat 84 mio. kr. til gennemførelse af initiativer, der allerede på kort sigt kan reducere transportsektorens CO₂-udledning, herunder fra godstransporten.

På lang sigt skal der ske en mere grundlæggende forandring i transportsektoren.

De omfattende investeringer i jernbaneinfrastrukturen, der indgår i »Aftale om en grøn transportpolitik« vil skabe rammerne for, at jernbanen i langt højere grad bliver et attraktivt transportmiddel for erhvervslivets godstransport. En stor del af væksten i transittrafikken skal ske på jernbanen. Samtidig skal adgangen til havnene og dermed søfarten styrkes.

De enkelte transportmidler skal gøres mere energieffektive og udlede mindre CO₂, og Danmark skal gøres til et laboratorium for udvikling af grønne og bæredygtige transportteknologier på transportområdet. I den politiske aftale af 29. januar 2009 er der afsat 200 mio. kr. til gennemførelse af forsøgsprojekter, som kan teste energieffektive transportløsninger. For godstransporten kan forsøgsprojekter indgå som led i strategiske partnerskaber mellem staten og konkrete virksomheder eller organisationer, hvor staten har mulighed for at medfinansiere forsøg. Projekterne kan kombineres med et samarbejde mellem myndigheder og erhverv om udvikling af transportplaner og systemløsninger. Indsatsen kan kobles med løbende tilbud om efterud-

dannelse samt synlighed af resultater og viden om teknologisk hjælpeudstyr inden for rammerne af Transportministeriets Center for Grøn Transport.

Også *godstogene skal forbedres*. Et lastet godstog vil – alt efter strækning og godstype – udlede tre gange mindre CO₂, end hvis transporten skulle foregå med lastbil. Men banegodstransportens belastning af miljøet kan reduceres yderligere gennem miljørigtig kørsel. Transportministeriet vil fremme energieffektivisering af eksisterende tog gennem en række tiltag såsom optimering af det enkelte togs køremåde og intelligent energistyring ombord.

Elektrificering af jernbanen baseret på vedvarende energi kan være et vigtigt bidrag til mere miljøvenlig banegodstransport. Elektriske lokomotiver udnytter energien bedre end diesellokomotiver. Med »Aftale om en grøn transportpoli-

tik« skal der udarbejdes en strategisk analyse af en yderligere elektrificering af jernbanenettet.

Den nye grønne kørselsafgift vil endvidere kunne understøtte en omlægning af godstransporterne.

Men der er behov for at tænke langsigtet i forskning, udvikling og innovation, hvis målet om en langt grønnere transport skal nås, uden at man griber til meget omkostningskrævende begrænsninger af mobiliteten.

For at understøtte implementeringen af Grøn Transportvision DK har Transportministeriet netop etableret et Center for Grøn Transport i Transportministeriet (Færdselsstyrelsen). Center for Grøn Transport skal sikre tæt sammenhæng mellem de initiativer, der gennemføres på kort sigt, udviklingen og den praktiske implementering af nye teknologier samt den langsigtede indsats.

Indsatsen for en bæredygtig godstransport med mindre CO₂

- Konkrete tiltag under Grøn TransportvisionDK, der understøtter en grønnere godstransport
- Generel styrkelse af jernbanen, hvilket også vil medføre en udbygning af centrale godsbanekorridorer
- Bedre forbindelser til havnene
- En grøn kørselsafgift for de tunge køretøjer
- Danmark skal være et attraktivt testmarked for fremtidens teknologier

3. EN EFFEKTIV INFRASTRUKTUR – MINDRE TRÆNGSEL OG BEDRE MOBILITET.

En effektiv og velfungerende infrastruktur er afgørende for godstransporten. Det handler om udbygningen af den grundlæggende infrastruktur, men også om kvaliteten og moderniseringen af den.

3.1. Udbygning af jernbaneinfrastrukturen

En større del af væksten i godstransporten skal ske på banen – både for at aflaste vejnettet og for at forbedre miljøet. Banegodstrafikken er mest konkurrencedygtig ved transport af større mængder over længere distancer og er derfor særligt interessant for de internationale transportere.

Moderniseringen af jernbanen omfatter en genopretning af skinnenettet, en totalmodernisering af signalsystemet, der lever op til fælles-europæiske standarder, og en betydelig udbygning af jernbanenettets kapacitet, der også kommer banegodset til gavn. Investeringsstrategien

understøtter banegodstransporten der, hvor den har det største potentiale, nemlig på transitgods og internationale transporter.

Der er lagt op til en historisk investering på omkring 50 mia. kr. i en samlet udbygning af hele jernbanekorridoren fra Øresund via Femern til Tyskland. Investeringen omfatter den faste forbindelse over Femern Bælt, udbygning af jernbanen mellem Rødby og Ringsted, større kapacitet mellem Ringsted og København samt en VVM-undersøgelse af kapaciteten på Kastrupbanen. Med denne prioritering bliver der skabt en fremtidssikret godskorridor fra Øresundsområdet til det europæiske kontinent, som samtidig kan frigøre kapacitet til landsdelstrafikken mellem Sjælland, Fyn og Jylland. Dermed skabes effektive rammer for, at en større del af den forventede vækst i transittrafikken mellem nord og resten af Europa kan ske på bane.

Godskorridoren på langs i Jylland styrkes ved etablering af dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens. Projektet vil særligt styrke transporter mellem de jyske fremstillingsvirksomheder,

Tyskland og det øvrige Europa. Dette vil styrke mulighederne for godstransport på jernbanen til og fra Trekantsområdet samt til og fra Nordjylland og videre fra Norge og Sverige.

Endvidere skal en række mindre projekter, som kan styrke jernbaneforbindelserne til en række havne, undersøges nærmere.

3.2 Udbygning af godstunge vejkorridorer

Forsinkelser og lange leveringstider har direkte virkning på produktiviteten for godstransporterhvervet og de virksomheder, der er afhængige af leverancer. Godstransporten har dermed særlig gavn af, at der sættes ind for at reducere trængslen på vejene. Regeringens strategi for vejnettet bygger på en fokuseret indsats på de store hovedfærdselsårer, vejforbindelser til havnene og det omfattende vejnet for modulvognog.

For at opretholde mobiliteten på vejnettet skal der investeres i udbygning, dér hvor behovet er størst. Behovet bestemmes også af godstransporten. Det handler både om, at lastbilerne skal kunne komme frem, og at veje med mange lastbiler skal være sikre for øvrige bilister, bløde trafikanter og naboer.

Fokusområder for vejprojekter er kapaciteten i landsdelsforbindelserne E45, E20 og E47, trængselsproblemer i de store hovedfærdselsårer samt de største sammenhængende byområder som hovedstadsområdet og Østjylland. Der er konkret besluttet en fuld udbygning af Frederikssundsmotorvejen som et langsigtet mål, og vejstrækningen fra Holbæk til Kalundborg skal ligeledes forbedres markant. På længere sigt er perspektivet at anlægge en motorvej til Kalundborg.

En målrettet indsats over for landets flaskehalse vil hjælpe godstransportens fremkommelighed. Der gennemføres konkrete forbedringer i forhold til en række problematiske broer med lave frihøjder. Desuden vil der blive fokuseret på lokale flaskehalse såsom forbindelsen mellem Helsingørmotorvejen og Motorring 3 og E45 nord for Limfjorden, der er til gene for godstransportens fremkommelighed.

I transportaftalen af 29. januar 2009 er vedtaget at udarbejde beslutningsgrundlag for udbygning af en række vejstrækninger, hvor mobiliteten bør forbedres. Langt størstedelen er flaskehalse i centrale godstransportkorridorer, der også påvirker vejgodstransporternes produktivitet. Allerede i efteråret 2009 skal der tages politisk stilling til en række beslutningsgrundlag

for vejudbygninger, der også har betydning for godstransport.

3.3 Bedre rastepladser

Som led i aftale om »En grøn transportpolitik« er der afsat 20 mio. kr. i 2009 til konkrete forbedringer af rastepladser og sideanlæg.

Der lægges i transportaftalen af 29. januar op til at igangsætte yderligere initiativer som led i forhandlingerne i efteråret 2009. Vejdirektoratet vil derfor i 2009 fremlægge et udspil om rastepladser. Vejdirektoratet vil lægge op til, at den fremtidige indsats vil være rettet mod at styrke udviklingen af bemandede rastepladser.

Udspillet baseres på en omkostningseffektiv indsats, hvor transportvirksomhedernes erfaringer konkret inddrages. Muligheden for anvendelse af intelligente trafiksystemer (ITS) og udviklingen af samarbejdet med private virksomheder om etablering af rastepladser vil indgå i indsatsen.

3.4 Intelligente transportsystemer

I transportaftalen af 29. januar 2009 er der i 2009-2014 afsat 600 mio. kr. til en pulje for nye teknologiske muligheder. Regeringen ønsker at fremme teknologiske initiativer, der kan reducere trængslen og bidrage til en nære miljøvenlig godstransport.

Der er afsat 20 mio. kr. til at undersøge mulighederne for at udarbejde et digitalt vejnet, der kan fungere som en grundlæggende infrastruktur med oplysninger om vejnet og trafik – og dermed et datamæssigt omdrejningspunkt for samspillet mellem infrastruktur, køretøjer og chauffører. Et digitalt vejnet omfatter en detaljeret klassificering af hele vejnettet mht. hastigheder, brohøjder, broers bæreevne, rastepladser, restriktioner i byområder og særlige miljøkrav. Organiseringen og finansieringen af et digitalt vejnet skal nærmere overvejes, herunder om det kan implementeres i samarbejde med transporterhvervet som led i et offentlig-privat partnerskab.

Andre ITS-tjenester kan få stor betydning for godstransporten: dynamisk trafikinformation om vejarbejder, uheldsområder, trafikpropper, overhalingsforbud, ledig rastepladskapacitet, ledige aflæsningssteder i byområder, færgeforsinkelser, informationer om europæiske kørselsrestriktioner, vejrmæssig information, korteste og billigste rute, bedste kørselsrute til terminaler og styring af lyssignaler i byer. I et længere perspektiv er mulighederne formentlig betydelige.

Indsatsen for en effektiv infrastruktur

- En investering på 50 mia.kr. i effektiv godskorridor fra Øresund til Tyskland via Femern
- En styrkelse af jernbanen i Sønderjylland
- Udbygning af vejnettet på overordnede strækninger med meget godstransport
- Bedre trafikforbindelser til havnene
- Forbedrede rastepladser og sideanlæg
- Øget anvendelse af ITS for at sikre en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturen, herunder for godstransporten

4. MODERNE RAMMEVILKÅR SKAL UNDERSTØTTE GODSTRANSPORTENS UDVIKLING

Moderne rammevilkår omfatter et bredt spektrum af indsatsområder – fra regelforenklning til styrket forskning og uddannelse, som kan understøtte innovation og udvikle transportsektoren. Der skal stilles krav til transporterhvervet – det handler f.eks. om miljø og trafikikkerhed. Men der skal samtidig opstilles nogle rammer, som indebærer, at erhvervet kan udvikle sig.

4.1 Regelforenklning

Regeringen vil lette de administrative byrder for erhvervslivet under hensyntagen til økonomi, sikkerhed og miljø. Rammevilkår opleves som begrænsende, når de synes at lægge unødige restriktioner på godstransportens udfoldelsesmuligheder. Derfor skal krav formuleres med udgangspunkt i en klar beskrivelse af de gevinster og omkostninger, som de indebærer. Samtidig undersøges det, hvorvidt ændringer i de nuværende regler kan bidrage til, at den konkrete udmøntning af reglerne sker med så få gener i den daglige administration som muligt.

Transportministeriet har sammen med erhvervet nedsat en permanent arbejdsgruppe under Godstransportens Tænketank med det formål, at aktuelle og fremtidige regler gennemføres så enkelt som muligt. Arbejdsgruppen drøfter mere end 30 forslag til regelforenklning for transporterhvervet indenfor forskellige ministerområder og i EU-regi. Det drejer sig eksempelvis om digital indrapportering af typegodkendelser, tilladelsesprocedurer for arbejdskøretøjer på havnearealer, uddannelse for førere af ledsagebiler til særtransporter, universelle tilladelser, der dækker såvel national kørsel som kørsel i EU samt lovgrundlaget for bus- og godskørsel. I tilknytning hertil arbejder en gruppe med regelforenklning knyttet til havneområdet.

4.2 Forskning og innovation i godstransporten

De langsigtede udfordringer for godstransporten kan ikke løses med nutidens instrumenter alene. Der er behov for forskning og udvikling. Partierne bag globaliseringsaftalen er enige om at styrke den grønne forskningsindsats i forhandlinger om globaliseringsmidlerne i efteråret 2009. Indsatsen vil, jf. transportaftalen af 29. januar 2009, bl.a. kunne fokusere på:

- alternative brændselsteknologier,
- transport, miljø og klima,
- intelligente transportsystemer (ITS).

Forskningen i alternative brændstoffer som 2. generations biobrændstoffer og el vil kunne bidrage til en reduktion i godstransportens brug af fossile brændstoffer, ligesom en generel styrkelse af beslutningsgrundlaget ift. yderligere samfundsøkonomisk effektive reduktioner i transportsektorens CO₂-udledning kan være med til at afdække et eventuelt potentiale, herunder i godssektoren. Endelig vil øget anvendelse af ITS kunne styrke samspillet mellem transportformerne for både persontransport og godstransport.

Regeringen og erhvervet har netop etableret et »Innovationsnetværk for transport«, der har peget på energioptimering, sikkerhed og infrastrukturinvesteringer som mulige temaer i innovationsprojekter.

I aftalen »En grøn transportpolitik« er der ligeledes afsat 60 mio. kr. til udvikling af en landstrafikmodel, der vil kunne skabe et langt bedre indblik i de danske godstransportstrømme, og dermed styrke beslutningsgrundlaget for fremtidige beslutninger på godsområdet.

4.3 Uddannelse – et vigtigt konkurrenceparameter

Uddannelse er en central faktor for et konkurrencedygtigt og innovativt erhverv. Adgangen til kvalificeret arbejdskraft er også afgørende for, at transporterhvervet kan bevare sin konkurrenceevne. Det er gennem dygtige og veludannede

de medarbejdere, at resultaterne nås og nye metoder tages i brug.

Regeringen har fokus på at styrke uddannelsesniveaue i godstransportsektoren på forskellige fronter.

For lastbilchaufførerne vil der ske en markant faglig opkvalificering i forbindelse med gennemførelsen af EU's uddannelsesdirektiv, der træder i kraft den 10. september 2009.

For de korte og videregående uddannelser er der taget initiativ til en revision af transportlogistikeruddannelsen og videreudvikling af professionsbacheloruddannelsen i Value Chain management. Der er på DTU-transport etableret en diplomingeniøruddannelse, der skal styrke transportplanlægningen.

På jernbaneområdet har Transportministeriet nedsat et lokomotivførerudvalg, der skal undersøge mulighederne for at forøge rekrutteringen af lokomotivførere.

På luftfartsområdet vil Transportministeriet i 2009 fremlægge en samlet rapport om luftfartsuddannelserne, der vil indeholde en analyse af de udfordringer, som luftfartsuddannelserne står overfor, og en kortlægning af de eksisterende civile erhvervsrettede luftfartsuddannelser. Og i initiativerne vedr. de maritime uddannelser i Økonomi- og Erhvervsministeriet lægges stor vægt på udvikling af uddannelserne med fokus på internationalisering og effektivisering.

4.4 Godstransport og trafikikkerhed

Godserhvervet har sammen med myndigheder og organisationer ydet en betydelig indsats for at forbedre trafikikkerheden. Men tallene viser desværre, at der er behov for en yderligere indsats.

De såkaldte *højresvingsulykker*, hvor en højresvingende lastbil påkører en ligeudkørende cyklist, har fået megen opmærksomhed. I 2007 lykkedes det med en fælles og intens indsats at få reduceret antallet af dræbte cyklister væsentligt, men et stigende ulykkeantal i 2008 viser, at de gode resultater ikke kan fastholdes uden et fortsat fokus.

Med transportaftalen af 29. januar 2009 er der afsat 10 mio. kr. til en styrket indsats mod højresvingsulykker. Der fokuseres primært på tiltag, der synliggør de bløde trafikanter mere for chaufførerne samt forhindrer, at højresvingende køretøjer er i bevægelse samtidig med ligeudkørende cyklister. Der er ligeledes afsat 100 mio. kr. i 2009 til medfinansiering af kommunale cykelprojekter, bl.a. mhp. forbedret trafikikkerhed.

Der er ligeledes afsat 25 mio. kr. i 2009 til bekæmpelse af strækninger med særligt høj ulykkesfrekvens – de *grå strækninger* – på det overordnede vejnet. Sikkerhedsfremmende tiltag på grå strækninger vil være medvirkende til at forebygge ulykker, herunder ulykker, der involverer godstransport. Der er samlet afsat en pulje på i alt 500 mio. kr. til trafikikkerhed i perioden 2009 – 2014 som led i aftalen »En grøn transportpolitik«.

Det er ikke kun danske chauffører, der kører i Danmark. Trafikkerhed på de danske veje er således også afhængig af udenlandske chaufførers køreevner og køretøjers sikkerhedsstandarder. Det er derfor ikke tilstrækkeligt med en isoleret dansk indsats – også i EU er det vigtigt at fastholde krav til trafikikkerhed højt på dagsordenen.

Indsatsen for mere moderne rammevilkår

- Forenkling af regler og administrative procedurer
- Styrkelse af den grønne forskningsindsats på godstransportområdet
- Fokus på at styrke uddannelsesniveaue i godstransportbranchen
- Forbedring af trafikikkerheden

5. GODSTRANSPORT TIL BYERNE

Godstransporten til byerne er en grundlæggende forudsætning for byernes eksistens. Den enkelte borger og virksomhed har en berettiget forventning om en høj tilgængelighed af fødevarer, postpakker samt bortskaffelse af affald og levering til byens virksomheder. Godstransporter til og fra bykerner har imidlertid også en række negative virkninger for bymiljøet i form af støj, luftforening og risiko for trafikuheld.

Balancen mellem mobilitet og bymiljø er komplekse. Det kræver konkret samarbejde og forståelse hos de forskellige aktører om de hensyn, der nødvendigvis må afbalanceres over for hinanden.

Det handler om at finde løsninger, som i videst muligt omfang tilgodeser både mobilitet og bymiljø. En effektiv trafikafvikling gavner både bymiljøet og godstransporten. Investeringer i infrastruktur og brug af ITS kan forbedre mobilitet, trafikikkerhed og miljø. Det kan være værktøjer til ruteoptimering med den aktuelle trafik-

situation og til planlægning af leverancer. Nye køretøjsteknologier med mindre støj og luftforurening kan ligeledes tilgodese bymiljøet.

Transportministeriet lægger op til at gennemføre en analyse af godstransport til byerne, der bl.a. vil undersøge eventuelle barrierer for effektiv distribution til byerne, herunder nye organisationsformer og erfaringer med regelsæt og restriktioner for godstransport i byer.

Indsats for godstransport til byerne

- Analyse af mulighederne for at styrke effektiv distribution til byerne under hensyntagen til miljø og trafikikkerhed
- Afdækning af mulighederne for at anvende ITS som virkemiddel til at effektivisere godstransporterne til byerne

6. EFFEKTIVE GODSTRANSPORTKÆDER

Samspillet mellem transportformerne er afhængig af tilgængelighed og effektivitet i havne og transportknudepunkter, men også eksterne forhold som kørselsafgifter og krav til køre- og hviletid påvirker behov og muligheder for at udvikle et godt samspil.

Det kræver et konkret samarbejde på tværs, hvor Transportministeriet – ud over de konkrete initiativer nævnt nedenfor – vil fortsætte samarbejdet i Godstransportens Tænketank, der allerede har skabt en god platform for at opbygge et bedre samspil mellem transportformene.

6.1. Styrkelse af banegodstransporten

Styrkelsen af banegodstransport vil primært ske via de kommende års betydelige investeringer. Det handler om den overordnede baneinfrastruktur, gode baneforbindelser til de større havne, mere effektive terminaler og en styrkelse af jernbanegods i EU-regi. I aftalen »En grøn transportpolitik« er der, ud over de konkrete investeringsprojekter, afsat 200 mio. kr. til fremme af godstrafik på jernbanen.

Effektive kombiterminaler er et vigtigt element i at styrke banegodstransporten – men er også en særlig udfordring. Effektiviteten har betydning for, hvor attraktivt det er at benytte banegodstransporter. For at fremme konkurrencen for banegods har Transportministeriet udstedt en bekendtgørelse om modtagepligt på kombi-

terminalerne, der skal give fri og ikke-diskriminerende adgang til kombiterminalerne.

Der er endvidere i aftale om »En grøn transportpolitik« afsat midler til en analyse af mulighederne for at etablere en kombiterminal ved Køge, hvis Folketinget beslutter at anlægge en ny bane København-Køge-Ringsted.

Herudover igangsættes initiativer, der vil øge kapaciteten for jernbanegods på kort sigt. F.eks. vil hastigheden for godstog blive forøget, ligesom der arbejdes for en harmonisering af regler vedrørende bremses, vægt, hastighed og længde af tog med vores nabolande.

Transportministeriet vil i 2009 præsentere et samlet udspil vedr. perspektiverne for udvikling af banegodstrafikken, jf. regeringsgrundlaget, hvor der lægges særlig vægt på at styrke mulighederne for godstransport på bane.

6.2. Effektive vejgodstransporter

Med »En grøn transportpolitik« og regeringens øvrige indsats iværksættes en række initiativer, der bidrager til at effektivisere vejgodstransporten. Det drejer sig om konkrete investeringer, der mindsker trængslen, en ambitiøs ITS-indsats, indførelse af grønne kørselsafgifter, forlængelse af forsøg med modulvogntog og udbygning af rastepladser.

Regeringen lægger med hensyn til ITS vægt på, at der etableres den grundlæggende digitale infrastruktur med oplysninger om vejnet og trafik, jf. afsnit 3.4.

Regeringen vil fremsætte lovforslag i Folketingssamlingen 2009-10 med henblik på at indføre grønne kørselsafgifter.

Modulvogntog styrker grundlaget for effektive og miljørigtige transportere. Det aktuelle forsøg er tilrettelagt, så landets største havne og jernbaneterminaler får en central rolle. Hermed styrkes samspillet mellem transportformerne. Der inviteres til, at konkrete virksomheder tæt på det udpegede vejnet kan deltage i modulvogntogsforsøget under forudsætning af, at de selv finansierer den nødvendige tilretning af vejnettet. Internationalt er der et stort potentiale i at kunne køre med modulvogntog, og Transportministeriet vil derfor arbejde for en udbredelse af modulvogntog i Europa. På kort sigt arbejdes der aktivt for et udvidet forsøg fra Norden via Nordtyskland til Nederlandene.

Endelig vil Transportministeriet i 2009 fremlægge en analyse af muligheder og omkostninger ved at tillade højere totalvægt og større akseltryk for lastbiler.

6.3 Mere gods på havnene – udnyttelse af arealer og bedre adgangsvveje

De danske havne er en central del af transportsystemet. En fortsat styrkelse af havnene handler primært om muligheden for udvikling af erhvervsmæssige havneområder samt bedre vej- og baneforbindelser til havne med international trafik.

Havnenes rolle som transport- og erhvervs-knudepunkt prioriteres i den langsigtede planlægning, jf. aftalen »En grøn transportpolitik«. Søtransport kan være et vigtigt alternativ til vejtransport i forhold til begrænsning af trængslen på vejene og miljøudfordringen. Bedre baglandsinfrastruktur ved havnene kan styrke grundlaget for en vækst i godstransport via sø. Bedre adgang til havnene er et indsatsområde i forhold til den rullende planlægning i de kommende år.

Transportministeriet og Miljøministeriet har iværksat et udredningsarbejde, der skal klarlægge, dels om arealudviklingen på de danske havne tilgodeser erhvervsaktørerne, dels om gældende regler for udviklingen af og på havnearealer virker. Transportministeriet og Miljøministeriet vil på baggrund af udredningen tage stilling til, hvorvidt der er behov for regelændringer eller iværksættelse af andre tiltag.

Ved at investere i *bedre adgangsvveje* til havnene sikres det, at havnene kan fungere som effektive bindeled mellem hovedfærdselsårer på land og de blå motorveje til søs. Transportministeriet følger en offensiv havnepolitik, der baseres på en målsætning om at sikre effektive godstransporter til og fra Danmark.

For at fremme samspillet mellem sø og vej afsettes i aftalen af 29. januar 2009 over 1 mia. kr. til at styrke vejforbindelserne til en række havne med væsentligt national eller regional potentiale: Esbjerg, Helsingør, Kalundborg, Odense, Aalborg, Århus, Grenå, Hanstholm, Gedser, København og Rønne Havn.

For at styrke samspillet mellem jernbaner og søfarten gennemføres en analyse af en række konkrete projekter, jf. transportaftalen af d. 29. januar 2009.

Transportministeriet vil lægge op til, at der gives prioritet efter kriterier, hvor:

- der samfundsøkonomisk er tale om rentable investeringer,
- der er størst potentiale for at fremme kombinationen af sø- og jernbanetransport,
- udviklingsmuligheder i havnene understøttes af fysisk planlægning, og hvor
- der er eller bliver etableret terminaler til omlastning mellem sø og bane.

6.4 Luftfragt – vigtig for transporter af høj værdi

Luftfragt har de senere år været i stærk vækst. Det gælder ikke mindst de lange transporter, hvor flyet ofte er det foretrukne transportmiddel til transport af varer med kort holdbarhed og høj værdi.

Luftfragt er særligt relevant, når det er afgørende, at varen kommer hurtigt og effektivt frem. Det drejer sig eksempelvis om fødevarer, tekstiler og elektronik, men også reservedele til virksomhedsmaskiner, hvor en særlig komponent kan være afgørende for, at produktionen kan fortsætte. Luftfragt har stigende strategisk betydning for erhvervsudviklingen i Danmark, da især større erhvervsvirksomheder ønsker at have tilgængelighed til alle godstransportformer.

Danmark er med lufthavnene i København og Billund det største trafikknudepunkt for luftfragt i Skandinavien. Det betyder, at vi også på luftfragtssiden har en lufthavn/flybetjening, der rækker langt ud over Danmarks relative størrelse.

Et særligt indsatsområde er samspillet mellem de enkelte transportformer. I Københavns Lufthavne har vi en unik mulighed for at udvikle samspillet mellem fly, vej og bane på luftfragtsområdet.

Effektivisering af de enkelte transportformer – og styrkelse af samspillet

- Fokus på at skabe mere effektive kombiterminaler
- Massive investeringer skal fremme gods på bane
- Fortsat effektivisering af vejtransporterne
- Offensiv havnepolitik, som skal skabe mere effektive havne
- Løbende vurdering af behov for yderligere styrkelse af adgangen til lufthavne

7. DANSK GODSTRANSPORT I GLOBALISERINGEN

Gode »porte« til udlandet er afgørende for Danmarks konkurrenceevne. Danmark er et transitland mellem Norden og Centraleuropa, hvilket giver udfordringer, men også muligheder. Regeringens indsats på området omfatter etablering af Femern Bælt, udbygning af banekapaciteten i Sønderjylland, massiv satsning på infrastruktur til de danske havne, et modulvognnet, og indførelse af grønne kørselsafgifter.

Transittrafikken vil også i de kommende årister stige, hvilket er med til at finansiere ny infrastruktur til og fra Danmark. Det gælder for de faste forbindelser (Storebælt og Øresund), hvor udenlandske transportører i høj grad medfinansierer. Det samme forventes ift. den kommende Femern Bælt forbindelse.

Danmark skal udnytte sin mulighed for at blive et logistikcenter og ikke blot en »rastepads« på vejen. Hollandske erfaringer viser, at det kan være værdifuldt at være transitland, hvis man spiller sine kort rigtigt. Hollands status som transitland med Europas største havn, og en af de mest effektive lufthavne, har haft en selvforstærkende effekt på transportsektorens erhvervsmæssige betydning i landet.

Danmarks position som transitland kan også udnyttes regionalt. Region Hovedstaden har med etableringen af Copenhagen Capacity sat fokus på at tiltrække udenlandske virksomhe-

der. Copenhagen Capacity er regionens officielle organisation til fremme af investeringer på Sjælland, hvor Sjælland fremhæves og markedsføres som nordisk logistikcentrum.

EU spiller en central rolle i reguleringen af transporterhvervet. En meget stor del af de nationale regler, der fastsættes, er initieret af EU. Det skyldes, at transportmarkedet i høj grad er grænseoverskridende, hvorfor det er helt afgørende, at der sker en harmonisering af de nationale regelsæt.

I en internationaliseret verden er fælles regler det bedste udgangspunkt så gennemsigtighed og lige vilkår for erhvervet sikres på tværs af grænser. Når reguleringen er europæisk, vil udenlandske lastbiler, chauffører, lokoførere, mv., være stillet over for de samme standarder som det danske transporterhverv skal leve op til. Det er derfor vigtigt, at Danmark fortsætter sin aktive indsats i EU-arbejdet.

Transportministeriet vil endvidere iværksætte en analyse af perspektiver for at udnytte Danmarks rolle som transitland, og i denne sammenhæng vurdere muligheder for at understøtte Danmark som et attraktivt erhvervsområde.

Hermed slutter redegørelsen.

80. møde

Tirsdag den 21. april 2009 kl. 13.00

Dagsorden

1) Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortræder for medlem af Folketinget Orla Hav (S).

2) Indstilling fra Udvalget til Valgs Prøvelse.
Godkendelse af stedfortræder som ordinært medlem for Anders Fogh Rasmussen (V).
Godkendelse af stedfortræder som midlertidigt medlem for Orla Hav (S).

3) Fortsættelse af forespørgsel nr. F 34 [afstemning]:

Forespørgsel til undervisningsministeren og integrationsministeren om antisemitisme.
Af Martin Henriksen (DF) m.fl.
(Anmeldelse 24.02.2009. Fremme 27.02.2009.
Første del af forespørgslen (forhandlingen) 17.04.2009. Forslag til vedtagelse nr. V 65 af Martin Henriksen (DF), Anne-Mette Winther Christiansen (V) og Helle Sjelle (KF). Forslag til vedtagelse nr. V 66 af Ole Hækkerup (S), Kamal Qureshi (SF), Morten Østergaard (RV), Johanne Schmidt-Nielsen (EL) og Simon Emil Ammitzbøll (UFG) (omtrykt)).

4) 3. behandling af lovforslag nr. L 132:

Forslag til lov om ændring af lov om pristalsreguleret aldersforsikring og aldersopsparing. (Udbetaling af indekstillelæge mellem det 65. år og det 67. år).

Af finansministeren (Lars Løkke Rasmussen).
(Fremsættelse 05.02.2009. 1. behandling 19.02.2009. Betænkning 01.04.2009. 2. behandling 14.04.2009).

5) 3. behandling af lovforslag nr. L 141:

Forslag til lov om ændring af udlændingeloven. (Ophævelse af overgangsordningen for statsborgere i Bulgarien, Estland, Letland, Litauen, Polen, Rumænien, Slovakiet, Slovenien, Tjekkiet og Ungarn).

Af integrationsministeren (Birthe Rønn Hornbech).

(Fremsættelse 25.02.2009. 1. behandling 12.03.2009. Betænkning 01.04.2009. 2. behandling 16.04.2009).

6) 3. behandling af lovforslag nr. L 114:

Forslag til lov om ændring af lov om social service. (Skærpelse af reglerne om forældreplæg og indførelse af ungeplæg).

Af velfærdsministeren (Karen Jespersen).

(Fremsættelse 28.01.2009. 1. behandling 05.02.2009. Betænkning 26.03.2009. 2. behandling 14.04.2009).

7) 3. behandling af lovforslag nr. L 116:

Forslag til lov om ændring af lov om social service. (Kontinuitet i anbringelsen m.v.).

Af velfærdsministeren (Karen Jespersen).

(Fremsættelse 28.01.2009. 1. behandling 05.02.2009. Betænkning 26.03.2009. 2. behandling 14.04.2009. Lovforslaget optrykt efter 2. behandling).

8) 3. behandling af lovforslag nr. L 111:

Forslag til lov om ændring af lov om folkeskolen. (Ændring af procedure for henvisning til specialundervisning i enkelte fag).

Af undervisningsministeren (Bertel Haarder).

(Fremsættelse 29.01.2009. 1. behandling 20.02.2009. Betænkning 31.03.2009. 2. behandling 16.04.2009).

9) 3. behandling af lovforslag nr. L 112:

Forslag til lov om ændring af lov om folkeskolen og lov om vejledning om uddannelse og erhverv. (Samordning af elevplan, uddannelsesbog og uddannelsesplan).

Af undervisningsministeren (Bertel Haarder).

(Fremsættelse 29.01.2009. 1. behandling 20.02.2009. Betænkning 31.03.2009. 2. behandling 16.04.2009).

10) 3. behandling af lovforslag nr. L 143:

Forslag til lov om oprettelse af et nationalt center for undervisning i natur, teknik og sundhed. Af undervisningsministeren (Bertel Haarder). (Fremsættelse 26.02.2009. 1. behandling 12.03.2009. Betænkning 14.04.2009. 2. behandling 16.04.2009).

11) 2. (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 76:

Forslag til folketingsbeslutning om at fremme kulturel integration i folkeskolen af elever med muslimsk baggrund ved at forbyde, at der i folkeskolen tages kulturelt/religiøst betingede særhensyn til minoritetsgrupper. Af Martin Henriksen (DF) m.fl. (Fremsættelse 19.12.2008. 1. behandling 20.02.2009. Betænkning 31.03.2009).

12) 2. (sidste) behandling af beslutningsforslag nr. B 48:

Forslag til folketingsbeslutning om revision af kravene til udøvelse af vagtvirksomhed. Af Karen Hækkerup (S) m.fl. (Fremsættelse 18.11.2008. 1. behandling 20.01.2009. Betænkning 26.03.2009).

13) 2. behandling af lovforslag nr. L 87:

Forslag til lov om ændring af færdselsloven. (Straffen for tilsidesættelse af oplysningspligten og frakendelse af førerretten på køre- og hviletidsområdet m.v.). Af justitsministeren (Brian Mikkelsen). (Fremsættelse 10.12.2008. 1. behandling 20.01.2009. Betænkning 02.04.2009).

14) 2. behandling af lovforslag nr. L 107:

Forslag til lov om ændring af navneloven. (Adgang til at tage en afdød ægtefælles mellem- og efternavn m.v.). Af justitsministeren (Brian Mikkelsen). (Fremsættelse 28.01.2009. 1. behandling 17.02.2009. Betænkning 02.04.2009).

15) 2. behandling af lovforslag nr. L 104:

Forslag til lov om ændring af lov om fuldbyrdelse af straf m.v. (Forsøgsordning med magtandvendelse ved brug af peberspray). Af justitsministeren (Brian Mikkelsen). (Fremsættelse 28.01.2009. 1. behandling 17.02.2009. Betænkning 26.03.2009).

16) 2. behandling af lovforslag nr. L 106:

Forslag til lov om ændring af lov om børns forsørgelse, lov om ægteskabets retsvirkninger, lov om ægteskabs indgåelse og opløsning og forældresansvarsloven. (Terminaladgang til økonomiske oplysninger, klagefrist m.v.). Af justitsministeren (Brian Mikkelsen). (Fremsættelse 28.01.2009. 1. behandling 17.02.2009. Betænkning 26.03.2009).

17) 2. behandling af lovforslag nr. L 3:

Forslag til lov om ændring af lov om elforsyning og lov om naturgasforsyning. (Sikring af forbrugerhensyn i el- og naturgasforsyningen). Af klima- og energiministeren (Connie Hedegaard). (Fremsættelse 08.10.2008. 1. behandling 02.12.2008).

18) 2. behandling af lovforslag nr. L 176:

Forslag til lov om ændring af lov om en garanti-fond for indskydere og investorer, lov om finansiel stabilitet og lov om statsligt kapitalindskud i kreditinstitutter. (Forhøjelse af indskydergarantien og Afviklingsselskabets overtagelse af institutter uden for Det Private Beredskab m.v.). Af økonomi- og erhvervsministeren (Lene Espersen). (Fremsættelse 26.03.2009. 1. behandling 31.03.2009. Betænkning 16.04.2009).

19) 2. behandling af lovforslag nr. L 110:

Forslag til lov om anlæg af motorvej mellem Funder og Låsby (rute 15). Af transportministeren (Lars Barfoed). (Fremsættelse 28.01.2009. 1. behandling 20.02.2009. Betænkning 02.04.2009).

20) 2. behandling af lovforslag nr. L 85:

Forslag til lov om ændring af lov om forbud mod visse dopingmidler. (Skærpelse af straffen for forhandling, udlevering eller fordeling af dopingmidler). Af ministeren for sundhed og forebyggelse (Jakob Axel Nielsen). (Fremsættelse 05.12.2008. 1. behandling 20.01.2009. Betænkning 25.03.2009).

21) 1. behandling af lovforslag nr. L 178:

Forslag til lov om ændring af sundhedsloven. (Udvidet behandlingsret for psykisk syge voksne).

Af ministeren for sundhed og forebyggelse (Jakob Axel Nielsen).

(Fremstilling 26.03.2009).

22) 1. behandling af lovforslag nr. L 179:

Forslag til lov om ændring af sundhedsloven. (Tilvejebringelse og udlejning af egnede lokaler til sikring af sundhedsydelse m.v.).

Af ministeren for sundhed og forebyggelse (Jakob Axel Nielsen).

(Fremstilling 26.03.2009).

23) 1. behandling af beslutningsforslag nr.**B 145:**

Forslag til folketingsbeslutning om etablering af fixerum for stofmisbrugere som et led i den skadereducerende og behandlingsmæssige indsats på narkotikaområdet.

Af Jonas Dahl (SF), Mette Frederiksen (S), Lone Dybkjær (RV) og Line Barfod (EL) m.fl.

(Fremstilling 27.03.2009).

24) 1. behandling af beslutningsforslag nr.**B 131:**

Forslag til folketingsbeslutning om legalisering af hash.

Af Line Barfod (EL) m.fl.

(Fremstilling 17.03.2009).

25) 1. behandling af beslutningsforslag nr.**B 135:**

Forslag til folketingsbeslutning om forsøg med legalisering af cannabis.

Af Simon Emil Ammitzbøll (UFG).

(Fremstilling 17.03.2009).

26) 1. behandling af beslutningsforslag nr.**B 121:**

Forslag til folketingsbeslutning om alkohol i busser m.v.

Af Kim Christiansen (DF) m.fl.

(Fremstilling 10.03.2009).

27) 1. behandling af beslutningsforslag nr.**B 137:**

Forslag til folketingsbeslutning om elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg, åbning af station i Esbjerg Øst og udbygning af havnebanen i Esbjerg.

Af Per Clausen (EL) m.fl.

(Fremstilling 17.03.2009).

28) 1. behandling af beslutningsforslag nr.**B 116:**

Forslag til folketingsbeslutning om vederlagsfri offentlig gældsrådgivning.

Af Benny Engelbrecht (S) m.fl.

(Fremstilling 10.03.2009).

29) 1. behandling af beslutningsforslag nr.**B 117:**

Forslag til folketingsbeslutning om national gældsovervågning.

Af Benny Engelbrecht (S) m.fl.

(Fremstilling 10.03.2009).

Kl. 13:00

Meddelelser fra formanden**Anden næstformand (Søren Espersen):**

Mødet er åbnet.

Medlem af Folketinget Anders Fogh Rasmussen (V) har meddelt mig, at han har nedlagt sit hverv som medlem af Folketinget fra og med den 21. april 2009.

Medlem af Folketinget Orla Hav (S) har meddelt mig, at han ikke vil kunne give møde i Tinget i mindst 7 dage, hvorfor han anmoder om orlov, jf. Folketingets forretningsordens § 41, stk. 3, litra a, fra og med den 21. april 2009 og om, at stedfortræderen må blive indkaldt.

Medlemmer af Folketinget Karen Hækkerup (S) m.fl. har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om ændring af lov om tv-overvågning og lov om behandling af personoplysninger. (Autorisationsordning for installation af og kontrol med tv-overvågnings-anlæg, krav

om anmeldelse til Datatilsynet ved behandling af personoplysninger i forbindelse med tv-overvågning og indførelse af godtgørelse for krænkelse ved tv-overvågning i strid med loven). (Lovforslag nr. L 192).

Medlemmer af Folketinget Karina Lorentzen Dehnhardt (SF) og Karen Hækkerup (S) m.fl. har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov folketingsbeslutning om effektiv og langsigtet bekæmpelse af organiseret kriminalitet i Danmark.
(Beslutningsforslag nr. B 191).

(Der ringes med klokken). Jeg må bede om ro i salen.

Medlemmer af Folketinget Lone Dybkjær (RV) m.fl. har meddelt mig, at de ønsker skriftligt at fremsætte:

Forslag til folketingsbeslutning om at give alle borgere samme beskyttelse mod seksuelle overgreb.
(Beslutningsforslag nr. B 192).

Medlemmer af Folketinget Karsten Hønge (SF) m.fl. har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til beskæftigelsesministeren og undervisningsministeren:

»Hvad kan regeringen oplyse om konkrete initiativer til at sikre ufaglært arbejdskraft styrkede kvalifikationer og dermed bedre muligheder for at fastholde eller få beskæftigelse, i takt med at flere og flere ufaglærte job forsvinder for altid på det danske arbejdsmarked?«
(Forespørgsel nr. F 47).

Medlemmer af Folketinget Kirsten Brosbøl (S), Pernille Vigsø Bagge (SF), Marianne Jelved (RV) og Johanne Schmidt-Nielsen (EL) har meddelt mig, at de ønsker at stille følgende forespørgsel til finansministeren:

»Hvorledes agter regeringen at indfri sit løfte fra trepartsaftalen om, at de lønnede praktikperioder i pædagoguddannelsen fra og med den 1. august 2009 overgår til at være SU-finansieret?« (Forespørgsel nr. F 48).

Det første punkt på dagsordenen er:
1) Spørgsmål om meddelelse af orlov til og indkaldelse af stedfortræder for medlem af Folketinget Orla Hav (S).

Kl. 13:02

Anden næstformand (Søren Espersen):
Orla Hav (S) har søgt om orlov fra den 21. april 2009 på grund af sygdom.

Hvis ingen gør indsigelse, vil jeg betragte det som vedtaget, at der meddeles orlov som ansøgt, og at stedfortræderen indkaldes som midlertidigt medlem.

Det er vedtaget.

Det næste punkt på dagsordenen er:
2) Indstilling fra Udvalget til Valgs Prøvelse. Godkendelse af stedfortræder som ordinært medlem for Anders Fogh Rasmussen (V). Godkendelse af stedfortræder som midlertidigt medlem for Orla Hav (S).

Kl. 13:03

Anden næstformand (Søren Espersen):
Fra Udvalget til Valgs Prøvelse har jeg modtaget indstilling om, at 1. stedfortræder for Venstre i Sjællands Storkreds, Flemming Møller, godkendes som ordinært medlem af Folketinget fra og med den 21. april 2009, efter at Anders Fogh Rasmussen har nedlagt sit mandat.

Jeg har endvidere modtaget indstilling om, at 1. stedfortræder for Socialdemokratiet i Nordjyllands Storkreds, Per Husted, godkendes som midlertidigt medlem af Folketinget fra og med den 21. april, i anledning af Orla Havs orlov.

Er der nogen, der ønsker ordet?

Da det ikke er tilfældet, går vi til afstemning.