

bede om, at man først gør det, når man har forladt salen.

Det næste punkt på dagsordenen er:

**6) Forhandling om redegørelse nr. R 13:**

**Redegørelse om fremtidens godstransport.**

(Redegørelsen anmeldt 14.04.2009. Redegørelsen givet 14.04.2009. Meddelelse om forhandling 14.04.2009).

Kl. 13:08

**Forhandling**

**Første næstformand (Svend Auken):**

Forhandlingen er åbnet. Jeg giver ordet til hr.

Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:08

(Ordfører)

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Jeg vil indlede med at takke transportministeren for en god og klar redegørelse, der beskriver udfordringer, mål og rammer for Danmarks godstransport. Denne redegørelsesdebat er en fremragende anledning til at sætte fokus på noget, der virkelig holder hjulene i gang i det danske samfund, nemlig den omfattende daglige transport af gods og varer. Hvert eneste år transporteres mere end 200 mio. t gods med start- og slutdestination i Danmark. Det svarer til mere end 37.000 kg gods pr. dansker fra spædbarn til olding hvert eneste år.

Det må derfor stå klart for enhver, at en effektiv og miljørigtig transport af gods er helt afgørende for et moderne og velstående samfund. Derfor er transport af gods et politikområde, der fortjener vedvarende stor politisk bevågenhed. Godstransportens betydning for samfundet og den enkelte borger er langt større, end vi umiddelbart oplever. Samtidig mener Venstre, at der er behov for konstant politisk fokus på rammevilkår, der er forudsætningen for et konkurrencedygtigt dansk transporterhverv, der kan klare sig i den hårde konkurrence i en globaliseret verden og i EU's frie indre marked.

Lad mig herefter knytte nogle bemærkninger til redegørelsens nærmere indhold, først omkring de godspolitiske udfordringer og mål. Vi skal ubetinget satse på en effektiv, innovativ og miljøvenlig godstransport, hvor der hele tiden er et tæt sammenspil mellem alle aktører. Her-

under skal vi satse på effektive transportkæder og et optimalt samspil imellem de enkelte transportformer, hvad enten det gælder vej, bane, skib eller fly. Det hedder modalitet med et fint ord.

Den nationale godstransport domineres klart af lastbilerne, der jo står for omkring 80 pct. af det samlede godstransportarbejde i Danmark. Skibe og færger står for ca. 19 pct., mens jernbanen står for omkring 1 pct. Også om 20 år vil lastbilerne have klart den største betydning, selv om andre transportmidler såsom skib og tog måtte overtage en større andel af den voksende godstransport. Det er derfor uhyre vigtigt, at vi sammen med transporterhvervet satser på, at lastbilerne bliver så effektive, så trafiksikre og så miljøvenlige som overhovedet muligt.

Det næste, jeg vil tale om, er den bæredygtige godstransport. Der noterer Venstre sig med tilfredshed, at regeringen vil satse på et grønnere transportsystem, der sikrer høj mobilitet og mindre trængsel, samtidig med at vi reducerer forbruget af fossile brændstoffer og reducerer udledningen fra transport som helhed. Den store transportaftale fra den 29. januar i år understøtter denne satsning bl.a. med afsnittet om grøn transportvision i Danmark.

På kort sigt iværksættes nu en række initiativer, der alle leder frem mod dette mål, herunder eksempelvis certificering af grønne transportvirksomheder, videreførelse af forsøget med modulvogntog, tilskudsordning vedrørende bedre aerodynamik for lastbiler samt energimærkning af varebiler. Desuden bliver der nu satset på at gøre de enkelte transportmidler mere energieffektive. Der er afsat en pulje på 200 mio. kr. til forsøg, der kan teste energieffektive og miljøvenlige transportløsninger.

Venstre har i den forbindelse peget på, at vi bør undersøge perspektiverne i brugen af eldrevne lastvogne til støj- og røgfri fordeling af gods i store byer. I Storbritannien er man allerede langt fremme med sådanne løsninger, idet man startede forsøg op for 3 år siden. En af fordelene er, at lastbilerne kan oplades om natten, hvor vi har et stort overskud af vindmøllestrøm. En sådan transportløsning skal naturligvis være økonomisk realistisk. Det kan vi finde ud af ved at iværksætte et forsøg med et begrænset antal eldrevne lastvogne her i hovedstadsområdet i et tæt samarbejde med transportbranchen. Lad os komme i gang med det.

Så vil jeg tale om behovet for en effektiv infrastruktur. For Venstre står det lysende klart,

at en effektiv, moderne og velfungerende infrastruktur er helt afgørende for godstransporten. Det gælder for veje, jernbaner, havne og lufthavne. Trængsel og spildtid i trafikken medfører hvert år store tab for samfundet. Det har vi ikke råd til at blive ved med at have, hvis vi ønsker at bevare et konkurrencedygtigt dansk erhvervsliv. Med hensyn til jernbaneinfrastrukturen er der mange positive ting i vente. Der kommer i 2018 en ny samlet jernbanekorridor fra Øresund via Ringsted og Femern til Tyskland, men vi må ikke glemme den meget vigtige godskorridor til Tyskland ned gennem Jylland.

Kl. 13:13

Langt hovedparten af den danske industriproduktion til eksport er placeret i Jylland. Derfor glæder Venstre sig over, at trafikforligspartierne har aftalt, at der skal anlægges dobbeltspor hele vejen ned igennem Sønderjylland, indledningsvis mellem Vamdrup og Vojens. Desuden er der afsat midler til at styrke jernbaneforbindelserne til en række havne.

Der er også brug for et snarligt løft af vores kombiterminaler, hvor der omlades gods imellem lastbiler og godstog, eksempelvis i Høje Taastrup og i Taulov ved Fredericia – alt sammen med det mål at styrke mulighederne for gods på jernbane. Men vi må ikke foregøgle os selv, at vi kan flytte store mængder gods fra vej til bane. Gods på bane er primært for de lange afstande og for de store samlede mængder gods. Men forhåbentlig kan jernbanen tage en del af den forventede stigning i godsmængderne i de kommende år.

Med hensyn til godstransport med lastbiler sker der med trafikaftalen fra januar en længe ventet udbygning af en række vigtige vejkorridorer. Det gælder for flaskehalse på motorvejene samt en række vigtige hængsler til det overordnede vejnet. Vi er altså kommet et godt skridt videre på vejen, men der er fortsat store udfordringer, der skal tackles og ikke mindst finansieres i de kommende trafikaftaler.

Lad mig fremhæve, at der med trafikaftalen er lagt de langsigtede spor for at sikre gode vejforbindelser mellem Østdanmark og Vestdanmark, og også, at der er lagt de langsigtede spor for tilstrækkelig vejkapacitet ned igennem Jylland. Det hilser vi meget velkommen.

Lad mig også nævne, at der er lagt op til en beslutning om havnetunnellen og en østlig ringvejsforbindelse ved København. Det er stærkt påkrævet.

Jeg vil også nævne, at der afsat 1 mia. kr. til en havnepakke, der skal forbedre adgangen til en række havne og dermed bane vejen for mere gods på skib via de blå motorveje. Til gengæld for denne statslige investering i bedre adgang til havnene forventer Venstre, at havnenes ejere, herunder primært havnekommunerne, fremover giver det højeste prioritet at sikre plads til erhvervsaktivitet på havnen. Havnene er en vigtig del af den nationale infrastruktur og ikke blot lokale havne.

Når vi taler vejtransport, er vi også nødt til at tale hvil for chaufførerne. Vi har en stor politisk udfordring i at sikre flere og bedre rasteadsers langs det overordnede vejnet. Med trafikaftalen fik vi afsat 20 mio. kr., der kan omsættes til mere kapacitet på rasteadsers allerede i 2009, og det er hårdt tiltrængt. Men der er ubetinget brug for at afsætte flere midler til rasteadsers i de kommende trafikaftaler. Desuden må vi overveje, om der ved brug af intelligente tekniske løsninger kan ske en bedre udnyttelse af den til rådighed værende p-plads rundt omkring på rasteadsers. Der er også behov for, at vi i samarbejde med transportbranchen og private investorer fokuserer mere på sikre rasteadsers og chaufførvelfærd. Endelig ser Venstre gerne et gevaldigt løft af renholdelsen af vores rasteadsers, inklusive toiletterne, og der kunne vi passende skele til den effektive tyske model med en beskeden brugerbetaling og bemanning af toiletterne.

Til slut vil jeg tale lidt om transporterhvervets rammevilkår. Det er utrolig vigtigt at sikre rammerne for et konkurrencedygtigt dansk transporterherv. Det betyder, at vi fra dansk side ikke skal pålægge regler og udgifter, som ensidigt rammer dansk transporterherv. Tilsvarende skal det, når vi implementerer EU-regler, ske på en måde, så vi ikke stiller danske transportører dårligere end deres konkurrenter i resten af EU.

Det er også vigtigt, at vi med politiets mellemkomst kontrollerer håndhævelsen af EU-reglerne og de danske regler for transporterhvervet. Lad mig nævne kontrol af betaling for eurovignet for besøgende lastbiler, kontrol af køretøjernes tekniske standard, efterlevelse af køre-hviletids-bestemmelserne, efterlevelse af reglerne for cabotagekørsel samt efterlevelse af reglerne for miljøzoner for lastbiler i de større byer. Hvis ikke vi sikrer en sådan effektiv kontrol, undergraver vi konkurrencekraften i den danske transportbranche, og det er ikke acceptabelt.

Lad mig som det sidste slå fast, at regeringens godsredegørelse sammen med den store trafik-aftale fra den 29. januar udgør et godt politisk grundlag for den videre udvikling af dansk godstransport, så den til stadighed er effektiv, miljørigtig, dynamisk og udviklingsorienteret. Kort sagt: Transportministeren har fremlagt en redegørelse med gods i.

Kl. 13:18

**Første næstformand (Svend Auken):**

Der er to, der foreløbig har bedt om korte bemærkninger til ordføreren. Den første er hr. Magnus Heunicke, værsgo.

Kl. 13:18

**Magnus Heunicke (S):**

Det, der får mig til at tage ordet, er den debat, der kører i nogle medier i dag, nemlig om ikke man skulle prøve at fremrykke noget af det, som Venstres ordfører står og taler om, nemlig hele spørgsmålet om Sydbanen, som jo er den, som forhåbentlig skal fragte meget gods – det er planen i hvert fald – via jernbane over Femern, når den bro en gang åbner i 2018.

Spørgsmålet er: Skal vi vente indtil sidste øjeblik med at få opgraderet den bane – med at få elektrificeret den bane – som jo bliver finansieret af broen, eller skal vi gøre det nu og fremrykke offentlige investeringer inden for jernbaneinfrastrukturen, som jo virkelig vil komme godstrafikken til gavn, ved at man kan rykke mere gods over på tog, frem for at alt skal være på lastbiler? Det ville være en god idé, og jeg kan forstå, at Venstres ordfører er tilhænger, men lad mig prøve at få at vide, hvordan det skal finansieres.

Kl. 13:19

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det ordføreren.

Kl. 13:19

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Det er jo fuldstændig rigtig, at der sker et glædeligt, massivt løft af Sydbanen i forbindelse med Femernprojektet, og der er jo det specielle ved det, at opgraderingen af Sydbanen, sådan at der kommer til at køre hurtigere tog og der sker en elektrificering, jo finansieres af Femernprojektet – det vil sige af den brugerbetaling, som kommer nede ved den faste forbindelse.

Jeg er da helt enig med hr. Magnus Heunicke i, at det kunne være en rigtig god idé at få undersøgt, om der er muligheder for at fremrykke nogle af de her ting. Men som hr. Magnus Heunicke også ved, hænger det jo bl.a. sammen med udrulningen af det gigantiske signalprojekt, så jeg ved ikke, hvad der er teknisk muligt. Men

jeg ser meget gerne, at vi får undersøgt mulighederne for, at vi kan fremrykke dele af projektet vedrørende Sydbanen, bl.a. måske for at opsuge noget af den arbejdskraft, der desværre er blevet ledig, efter at Vestas har fyret rigtig mange mennesker på Lolland.

Kl. 13:20

**Første næstformand (Svend Auken):**

Hr. Magnus Heunicke for en kort bemærkning.

Kl. 13:20

**Magnus Heunicke (S):**

Ja, for det er jo netop sagen, at vi ikke blot på Lolland, men i hele Danmark, pludselig har stigende arbejdsløshed, og vi har masser af folk, der lige er blevet ledige på Vestas på Lolland, som jo netop ved en kortere omskoling kunne rykkes over på Sydbanen og være med til at banke de her pæle i jorden, når der skal sættes elledninger op.

Når jeg spørger om finansieringen i det første spørgsmål, er det, fordi det er lidt væsentligt at sige: Skal vi vente på, at vi har en selskabskonstruktion med Femernbrokonsortier og det hele, før vi kan sætte det her arbejde i værk? Eller var det ikke en idé at fremrykke det til nu her og så sige: Det er noget, vi alligevel skal bruge penge på; det er noget, samfundet alligevel skal gøre; der er finansiering nogle år ude i fremtiden, så lad os finde pengene nu her på finansloven, så det bliver en reel fremrykkelse?

Kl. 13:21

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det ordføreren.

Kl. 13:21

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Første trin i det her må være den tekniske undersøgelse af, om det i det hele taget er muligt, og der har jeg faktisk stillet transportministeren et spørgsmål: Hvad er muligt at fremrykke i den forbindelse? Og hvad er hensigtsmæssigt, også ud fra en totaløkonomisk betragtning?

Hvis det er muligt, ja, så mener jeg, at trafikforligskredsen kunne mødes og drøfte det her. I givet fald vil finansieringen jo i sidste ende skulle komme fra brugerbetaling på Femernbroen. Så det skal altså ikke på finansloven, det er ikke noget, der i givet fald skal skattefinansieres på nogen måde.

Men lad os nu først få undersøgt de tekniske muligheder og se, om det i det hele taget kan lade sig gøre at fremrykke noget. Kan det det, ser Venstre meget gerne, at vi netop på den strækning, hvor der vil være noget ledig ar-

bejdskraft, som måske kan omskoles, kan iværksætte en fremrykning.

Kl. 13:21

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Jens Christian Lund, værsgo.

Kl. 13:21

**Jens Christian Lund (S):**

Først vil jeg lige sige til Venstres ordfører, at der var mange positive ting. Venstre er jo blevet lidt mere grøn, og det er da trods alt en fornøjelse i forhold til den debat, vi havde tidligere.

Venstres ordfører talte om jernbaner og sagde i den forbindelse, at kombiterminalerne skal have et snarligt løft. Har Venstre gjort sig nogen tanker om, hvad man vil gøre ved kombiterminalerne? Jeg ved godt, at man kan sige, at vi kunne skyde det til hjørne, men vi er vel enige om, at hvis ikke vi får det op at stå, får vi ikke jernbanedriften op at stå. Har Venstre nogen tanker om det, som vil blive afsløret for os her?

Kl. 13:22

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det ordføreren.

Kl. 13:22

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Tak for det, hr. formand. Ja, vi har endda nogle forholdsvis kloge tanker om det. For hr. Jens Christian Lund har jo ret i, at hvis vi mener noget med at flytte gods på jernbane, er vi nødt til at sikre, at vores to vigtigste kombiterminaler, og måske også et par stykker mere, bliver opgraderet, så de har den kapacitet og den effektivitet, der påkræves.

Vi ser meget gerne, at vi hurtigst muligt får flyttet ejerskabet af kombiterminalerne i Taulov og Høje Taastrup væk fra DSB over til Banedanmark, da det er meget mere naturligt. Og vi ser også meget gerne, at vi hurtigt får strikket en model sammen til, hvordan vi kan finansiere en udbygning af kombiterminalerne. Jeg har forstået, at der begge steder er behov for, at man udvider arealet, hvor man kan stille containere m.v., og det koster altså nogle penge.

En mulighed er også, at når vi får defineret et projekt nærmere, kan vi se på det i trafikforligskredsen og finansiere det via nogle af de puljer, der faktisk er afsat til at fremme gods på jernbane. Der er ret store puljer afsat til det formål, og de kunne jo også bruges til et løft af kombigods-terminalerne.

Kl. 13:23

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Jens Christian Lund.

**Jens Christian Lund (S):**

Det er fint, og jeg kan høre på det, ordføreren siger, at der er behov for mere konkrete drøftelser. Det tager vi senere.

Ordføreren talte om det nord- og sydgående gods i Jylland og talte i den forbindelse meget om jernbane, hvad vi er helt enige i. Hvad er ordføreren mening om det faktum, som står i redegørelsen, at produktionen jo primært sker i Jylland? Har ordføreren nogen tanker om, at infrastrukturen nord og syd i Jylland også bliver koordineret med Tyskland, og er der nogen af de tanker, som ordføreren vil afsløre her?

Kl. 13:24

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det ordføreren.

Kl. 13:24

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Tak. Det er meget vigtigt, at vi i den analyse af de nord- og sydgående vejforbindelser i Jylland, der nu er blevet søsat, koordinerer det arbejde med Tyskland, fordi der ikke er meget ved, at vi udbygger noget infrastruktur nord for grænsen og det så stopper ved grænsen. Det giver ingen mening. Så der skal være en meget tæt koordination med vores tyske venner omkring det arbejde.

Derudover har hr. Jens Christian Lund jo ret, når han siger, at de store mængder gods i Danmark produceres i Jylland og skal den vej ned igennem Sønderjylland og ud i resten af Europa. Derfor er det så vigtigt, at vi sikrer vejkapaciteten på lang sigt.

Vi ved alle sammen, at Vejle Fjord er en national flaskehals. Det får vi gjort noget ved her og nu. Vi har faktisk så sent som i sidste uge besluttet at bevilge penge, der skal godkendes i Finansudvalget, til det, så vi til sensommeren får mere hul ved Vejle. Men på længere sigt vil der fortsat være et problem omkring Vejle og hele den østjyske motorvej. Derfor er det rigtigt og fornuftigt at få undersøgt en vestligt beliggende parallel motorvej, således at vi på lang sigt får skabt den kapacitet, der skal bruges i Jylland. Men det får vi nærmere undersøgt, og så har vi et beslutningsgrundlag senest i 2013 og et delgrundlag i 2011.

Kl. 13:25

**Første næstformand (Svend Auken):**

Jeg siger tak til ordføreren. Så går vi videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er hr. Jens Christian Lund.

Kl. 13:25

(Ordfører)

**Jens Christian Lund (S):**

Når man fremlægger en sådan redegørelse, som ministeren har gjort her, har vi som opposition to muligheder. Den ene er at slå fast, at det her er en tynd kop te, og at det er for slapt, og den anden mulighed er, at vi siger, at der er sket væsentlige fremskridt i hvert fald i regeringens terminologi. Vi vælger den positive vinkel og siger, at vi ser nogle fremskridt i redegørelsen her, og vi håber selvfølgelig, at det ikke bare bliver ved terminologien.

Vi i Socialdemokratiet er enige i den generelle betragtning, at værdien af godstransport ofte overses, og ofte udsætter man godstransporten for en urimelig kritik. Mange erkender ikke den store mængde, som transporteres dagligt og årligt, som også Venstres ordfører gjorde rede for.

Vi er meget tilfredse med, at ministeren prioriterer grøn vækst, og vi er enige i, at det vil kræve, at søfarten og banetransporten skal løfte en væsentlig større del af godstransporten, end det sker i dag. Derfor er vi enige med ministeren i satsningen på havnene og på investeringer i infrastruktur til havnene. Det er væsentligt, at havnene overalt i Danmark bliver effektive, for hvis vi kun koncentrerer os om nogle af havnene, vil transporten på landevejene blive større, og derfor skal vi have havnene med i hele periferien. Generelt er det positivt, så ofte ministeren nævner, at godstransporten skal være grønere. Det er også positivt, at regeringen erkender behovet for nye grønne kørselsafgifter.

Vi er enige med ministeren i, at mobilitet og miljø skal gå hånd i hånd. Det kræver, at regeringen udstikker så klare rammer for transportens CO<sub>2</sub>-kurver, at de bliver knækket. Det kræver, at vi får andre brændstoffer, som bliver produceret på miljørigtig og vedvarende energi, men det kræver også regulering og kontrol og en effektiv forskning.

Jeg ved godt, at ministeren er stor tilhænger af konkurrence, og det er også godt nok, men det er væsentligt at minde ministeren om, at den rene kapitalistiske konkurrence bare ikke duer inden for godstransport, ligesom det for øvrigt heller ikke duer inden for en række andre områder.

Vi synes, at ministeren generelt fokuserer for lidt på det faktum, at langt den overvejende del af produktionen foregår i Jylland, mens forbruget er fordelt over hele landet.

Vi er helt enige i satsningen på jernbaneinvesteringer og ikke mindst på de elektriske tog, og som vi talte om med Venstres ordfører, er det jo vigtigt, at vi får kombiterminalerne udbygget, så det kommer til at virke.

Vi vil ikke undlade at erkende, at selv om vi er store tilhængere af transport med tog og skibe, vil behovet for landevejstransporter efter alle prognoser blive øget. Derfor er vi enige med ministeren i, at der er behov for ekstra investeringer også i veje. Vi ved, at der er store trængselsområder, der kræver forbedringer, men i den forbindelse er det væsentligt, at ministeren ikke glemmer, at uanset Femernbroen vil langt den største og den væsentligste godsmængde blive transporteret nord-syd i Jylland. Det må ikke glemmes. Det kræver, at man tænker på det i den regionale udvikling, men også at vi får lavet noget, der er effektivt med nytænkning med parallelveje både i Midt- og Sønderjylland. Specielt er det væsentligt, som også Venstres ordfører sagde, at komme vest om Vejle, og det er væsentligt, at Billund Lufthavn knyttes op til motorvejen nord-syd i Jylland.

Vi er tilfredse med ministerens vilje til at satse på intelligente transportsystemer. Vi håber også, at ministeren vil iværksætte intelligente løsningsfor godstransport til og inde i byerne. Vi erkender, at lastvogne ikke kan undgås til byen, men en række omladninger, ændringer af brændstoffer osv. til byerne vil gøre livet lettere for byboerne.

Vi er tilfredse med satsningen på uddannelse af alle deltagerne i transportbranchen. Her er det imidlertid væsentligt at kræve, at regeringen også kræver trafiksikkerhed af udenlandske chauffører. Der skal generelt stilles samme krav til udenlandske vognmænd og chauffører som til danske – også inden for uddannelsesområdet.

Afslutningsvis vil jeg se direkte ned på ministeren og sige: Denne regering er på en del områder inden for energi, miljø og klima blevet bedre til at sige de rigtige ting, og det er da godt. Værre er imidlertid, at regeringen ikke altid får iværksat de rigtige ting i praksis. Det må ikke ske her inden for godstransportstrategien. Ministeren må vise os, at ministeren både kan sige ordene, og også kan iværksætte planerne på en grøn, miljørigtig og ikke mindst sikkerhedsmæssig rigtig måde. Vi forventer, at ministeren ikke skævvrider landet, men også tænker på at få en ordentlig regional udvikling af dette land. Vi har store forhåbninger til ministeren. Ordene var langt bedre, end vi tidligere har set.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi siger tak til ordføreren. Så går vi videre i ordførerrækken, og den næste er hr. Kim Christiansen.

Kl. 13:31

(Ordfører)

**Kim Christiansen (DF):**

Godstransport er et af de vigtigste elementer i vores velfærdssamfund. Som forbrugere stiller vi stadig større og større krav til at få varer fra fjerne egne af verden. Vi vil være med på det nyeste, uanset hvor det kommer fra i verden. Vores køkkener indeholder flere og flere specialiteter fra andre lande, og vi har en forventning om, at varerne er friske. Det er nærmest en selvfølge, at supermarkedets hylder bugner af friske varer. Som virksomhed forventer man levering af varer fra dag til dag, når det er inden for landets grænser – ja, man kan måske næsten sige: når det er inden for Europas grænser.

Det er de krav, som transportsektoren bliver mødt med dagligt, uanset om det drejer sig om skib, fly, tog eller lastbil – og måske det sidste lille stykke om et grønt cykelbud. Der er et samspil mellem transportformerne, afhængig af afstand og godsets art, men hvor alle led løser deres opgave til gavn for velfærdssamfundet.

Med den politiske aftale om en grøn transportpolitik fra den 29. januar har vi i forligskredsen taget fat på at forbedre vilkårene for gods-transporten på en række områder, og man må også sige, at det er hårdt tiltrængt. Milliardinvesteringer i jernbanen skal gøre det mere attraktivt at flytte gods over på banen. Jeg hører så til skeptikerne, som ikke tror på, at der kan flyttes de store mængder fra vej til bane, i hvert fald når vi taler om indenrigstrafik. Men forsøget skal selvfølgelig gøres, og selv en lille mængde, der flyttes, har miljømæssigt positive konsekvenser.

Men måske især af hensyn til internationale transporter er der et stort behov for nye skinner, nye signaler og højere hastigheder, så vi kan komme på niveau med det øvrige Europa og vores svenske naboer. Og så er det selvfølgelig ikke mindst nødvendigt af hensyn til personbefordringen. Det kunne jo så som en sidegevinst skaffe lidt bedre plads på vejene til godstransporten.

Endelig er der jo iværksat udarbejdelse af en analyse af yderligere elektrificering af banenet, hvilket på sigt må være målet for at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen væsentligt på dette område

Kl. 13:32

Et andet punkt er bedre adgang til havnene, og det har været et meget vigtigt element for Dansk Folkeparti. Vi havde også gerne set, at der var blevet afsat flere penge til det, men det må jo så komme i fremtidige forhandlinger. Glædeligt er et dog, at der er truffet beslutning om anlæg af det sidste stykke motorvej til Esbjerg og på sigt en motorvej til Kalundborg. Der er også sat penge af til Marselistunnelen i Århus, og der er vedtaget undersøgelser vedrørende en Københavner-tunnel.

Det er alt sammen skridt i den rigtige retning, for havnene er en meget vigtig faktor, når vi snakker import og eksport. Men de er også i fremtiden en betydelig spiller på området for indenrigsfragt, da der ligger store miljøgevinster netop her. Der bliver gjort et rigtig godt stykke arbejde i de danske havne, og samtidig bliver der investeret milliardbeløb fra erhvervslivet. Derfor er det så vigtigt, at vi som politikere påtager os det ansvar at sikre en ordentlig adgang både for lastbiler og for godstoge dér, hvor der er et behov, eller hvor der i fremtiden kan blive et behov.

Over 80 pct. af den samlede godsmængde i Danmark fragtes i dag på lastbiler. Med indførelse af modulvogntog vil der kunne fragtes større godsmængder på færre biler, og det er godt ud fra et miljøhensyn. Derfor har det også været meget vigtigt for Dansk Folkeparti, at der gives adgang for modulvogntog til så mange havne og transportcentre som muligt.

I det hele taget er det vigtigt at give transportbranchen de bedste vilkår. Her vil jeg så lige nævne rastepladser. Der er afsat 20 mio. kr. til at nyanlægge rastepladser, og det er et beløb, som jeg tror er utilstrækkeligt. Der er i de sidste år opstået et stigende behov for rastepladser, dels på grund af de stramme køre-hvile-tids-regler, som jeg i øvrigt mener vi skal have af hensyn til trafikikkerheden, og dels på grund af det stigende antal udenlandske biler, som nok ikke bliver mindre efter bortfald af østaftalen. Men vi har så også en forpligtelse til at sørge for, at der er rastepladser nok til at holde hvil på, både for de udenlandske chauffører og for de danske, som skal overholde deres køre-hvile-tid. Det er en opgave, vi må hjælpes ad med at få løst i de kommende forhandlinger.

Der er foretaget en række analyser, og ud over analysen af elektrificering af banen er det blevet besluttet, at der skal foretages en analyse af en baneplan for Østjylland, en analyse af kapacitetsbehov for den nord/syd-gående vejtra-

fik i Jylland og trafikken mellem Øst- og Vestdanmark. Vi er mange, der tror – og jeg tror også, vi er mange, der håber på – at en samlet vurdering af disse analyser vil pege på en Kattgatforbindelse som den samfundsøkonomisk bedste løsning, men det ved vi lidt mere om om et par år. I mellemtiden må vi så styrke den blå motorvej, og her tænker jeg selvfølgelig på Kallundborg-Århus-motorvejen.

Trafikforliget af den 29. januar er det første og vigtige skridt i den rigtige retning, og elementerne på godsområdet er udmærket beskrevet i ministerens redegørelse. For Dansk Folkepartis vedkommende tager vi redegørelsen til efterretning, men er samtidig også opmærksomme på, at der stadig er lang vej, så der er et stort stykke arbejde, der stadig væk skal gøres. Men vi er på rette spor, hvis man kan sige det på den måde.

Kl. 13:37

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi beder ordføreren om at blive stående. Hr. Jens Christian Lund for en kort bemærkning.

Kl. 13:37

**Jens Christian Lund (S):**

Nu har vi jo alle sammen læst redegørelsen, og der gør ministeren jo meget opmærksom på, at der skal væsentlig mere transport over på søen og over på jernbanen. Jeg noterede mig, at ordføreren sagde, at han personligt, og det er selvfølgelig ordførerens ret, ikke troede på det. Det vil sige, at ordføreren ikke er helt enig med ministeren – og det har man også ret til.

Men ministeren lægger også meget vægt på, at CO<sub>2</sub>-kurven skal knækkes. Hvilke tiltag vil Dansk Folkepartis ordfører nu benytte for at få knækket CO<sub>2</sub>-kurven, når ordføreren ikke tror på sø og jernbane?

Kl. 13:38

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det ordføreren.

Kl. 13:38

**Kim Christiansen (DF):**

Jeg mener ikke, at jeg på noget tidspunkt har sagt, at jeg ikke tror på skibsfarten. Tværtimod fremhævede jeg skibsfarten som en væsentlig spiller i fremtiden, også på indenrigssejladser. Når jeg siger, at jeg ikke tror så meget på, at der kan flyttes de store mængder gods over på bane, er det jo historikken, der viser, at det ikke har været rentabelt at drive godsdrift på bane i Danmark – og det udgør i dag 1 pct. Jeg så meget gerne, som der står i redegørelsen, og som hr. Jens Christian Lund også mener, at vi kunne flytte store mængder over på bane. Når jeg så si-

ger, at jeg ikke tror på det, er det på grund af historikken.

Med hensyn til CO<sub>2</sub> er vi jo i gang med en undersøgelse af, hvordan vi får elektrificeret hele det danske jernbanenet. Det vil jo så både gavne persontransporten og den godstransport, der er på bane. Men det har jo lange udsigter, nu ser det jo bl.a. ud til, at vi får nogle IC4-tog ud at køre.

Kl. 13:39

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Jens Christian Lund for en kort bemærkning.

Kl. 13:39

**Jens Christian Lund (S):**

Nu nævnte ordføreren jo, at 80 pct. af transporten foregår på landeveje. Hvilke tiltag mener Dansk Folkepartis ordfører at der skal ske inden for jernbanetransporten for at få knækket CO<sub>2</sub>-kurven, for jeg går ud fra, at ordføreren er enig i det oplæg, der ligger her? Hvilke konkrete tiltag vil Dansk Folkeparti gå ind for i den sag?

Kl. 13:40

**Første næstformand (Svend Auken):**

Ordføreren.

Kl. 13:40

**Kim Christiansen (DF):**

Det har jeg jo nævnt. Det kunne bl.a. på sigt være en elektrificering af banenettet. Det er klart, at det vil have en positiv effekt på CO<sub>2</sub>-udviklingen. Men bare det, at man kan flytte noget gods over på bane, vil selvfølgelig have en gavnlig effekt på miljøet. Jeg tror personligt bare ikke på, at det vil ske.

Kl. 13:40

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Kristian Pihl Lorentzen for en kort bemærkning.

Kl. 13:40

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Ja tak. Jeg vil gerne spørge ordføreren, hvordan han stiller sig til en videreførelse af succesen med modulvogntogene. For modulvogntog er jo kendt for at spare brændstof, og vi sparer dermed CO<sub>2</sub>-udledning, fordi færre lastvogntog kan køre den samme mængde gods.

Venstre har stillet forslag om en højere tilladt totalvægt for lastvogne, også med henblik på at vi kan bruge færre lastvogne til at transportere en given mængde, og der er det jo specielt det tunge gods, vi taler om. Det er måske tanke, grus, jern osv. Hvordan stiller Dansk Folkeparti sig til et forslag om at kigge på at hæve den højeste tilladte totalvægt for lastvogne?

Kl. 13:41

**Første næstformand** (Svend Auken):

Så er det ordføreren.

Kl. 13:41

**Kim Christiansen** (DF):

Ligesom Dansk Folkeparti gik i spidsen, da der skulle skaffes penge til udvidelsen af modulvognstoforsøget, går vi også ind for, at hvis man på forsvarlig vis under hensyntagen til trafiksikkerhed osv. kan øge totalvægten på lastbiler og dermed også akseltrykket og det samfundsøkonomisk ikke belaster vejene unødigt i forhold til den CO<sub>2</sub>-mæssige gevinst, der eventuelt kunne ligge i det, er vi naturligvis positive over for det.

Kl. 13:41

**Første næstformand** (Svend Auken):

Så tror jeg, at vi siger tak til ordføreren. Vi går videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er fru Hanne Agersnap.

Kl. 13:42

(Ordfører)

**Hanne Agersnap** (SF):

Det fornærmer vel ikke nogen, at man siger, at godstransport måske ikke det mest chikke at diskutere, men tænk lige over, hvor vigtigt et erhverv det er. Transport er uhyre vigtigt i værdikæden, og det er strengt nødvendigt, for at rigtig mange andre erhverv overhovedet kan realisere deres værdi, for ikke at tale om, at forbrugernes muligheder ville se markant anderledes ud uden transporterhvervet. Derudover er det vigtigt, fordi det er en del af trafikken samlede CO<sub>2</sub>-udledning, som vi skal finde midler til at få begrænset. Godstransporten skal selvfølgelig tage sin del, og derfor er det vigtigt med en strategi og nogle mål, der viser vejene frem.

Det er derfor godt, at vi har fået den her redegørelse og får mulighed for at diskutere godstransporten. Den her redegørelse ser på transportformerne samlet ... hov, hvorfor er den rød? (*Første næstformand* (Svend Auken) om lampen ved talerstolen: Det er bare en fejl). O.k. Redegørelsen ser på transportformerne samlet, hvormod vi sidste år havde en vejgodsstrategi, hvor vi så på transportformerne enkeltvis. Det er en fordel, at vi ser på dem samlet.

Vi synes, det er naturligt og rigtig godt, at den her godsredgørelse lægger allermest vægt på, hvordan man gør erhvervet grønnere. Der er faktisk flere gode initiativer og iagttagelser i rapporten. Det vigtigste er fokus på at fremme søfart og banetransport med godskorridorer og forbindelser til havne og mere effektive kombi-terminaler. Derudover er der forslag om certifi-

cering for grønne transportvirksomheder, energimærkning af lastbiler og fokus på fremtidens teknologier. Til sidst er kørselsafgifterne medtaget. Det er alle sammen gode, grønne tiltag, som vi støtter.

Vi vil gerne bidrage med flere ideer, særlig til at få mere gods over på bane og sø – hav, hedder det jo, men vi siger sø i den her sammenhæng. Jeg kunne tænke mig, at ministeren satte sig nogle klare mål, dels for CO<sub>2</sub>-udslippet fra godstransporten, dels for, hvor store mængder der transporteres med de forskellige transportformer. De her ønsker om at få mere over på de andre transportformer er svære at realisere, hvis vi ikke strammer op og sætter nogle mål for, hvor meget gods der skal transporteres med de forskellige transportformer.

Vi har en anden mindre idé, og vi bidrager gerne til debatter, men kunne vi ikke i statslige kontrakter med banegodstransportørerne få noget betjeningssikkerhed, altså få sikkerhed for transport i nogle korridorer, få sikkerhed for, at der er en fast godstransport til Esbjerg og i andre korridorer, hvor der må kunne skabes eller allerede er godsmængde underlag til at få faste banelinjer. Det må være et af midlerne til at få mere gods over på bane.

Der er andre ting i redegørelsen. Bl.a. kommer den ind på den internationale transport, og den del er lidt skuffende. Der er mange flotte visioner om grænseoverskridende banetransport, men der mangler nogle forslag til, hvordan det skal blive til virkelighed. Der er et afsnit om international godstransport, hvor jernbanen ikke er nævnt, men det skyldes måske redigeringen.

Når Femernforbindelsen står klar, vil det således være oplagt at få aflastet både vejene og jernbanenettet for transittrafikken, altså særlig den trafik, der kommer fra Sverige mod Syd-europa. Det vil gavne persontransporten og den indenlandske transport på den måde, at vi får aflastet meget af transporten. Dertil skal den danske produktion jo transporteres gennem Sønderjylland, og derfor er det vigtigt, at vi samtidig får det dobbeltspor til Sønderjylland.

Samlet vil jeg sige, at jeg synes, at redegørelsen for fremtidens godstransport indeholder mange overraskende gode, grønne visioner og også flere initiativer til at få gjort transporten grønnere og få mere gods over på bane og sø. Så vi vil meget gerne tage rapporten til efterretning og håber, at vi får udmøntet den i nogle handlingsplaner med mål og virkemidler.



Kl. 13:46

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi siger tak til ordføreren ... Undskyld. Hr. Kim Christiansen.

Kl. 13:46

**Kim Christiansen (DF):**

Tak for det. Det, der lige fik mig til at tage ordet, var, at SF jo er en del af forligskredsen om en grøn transportpolitik, og så kunne jeg høre, at der kom sådan et rigtigt godt socialistisk standpunkt frem om, at staten nu skulle til at styre, hvor stor en andel de forskellige transportformer måtte udgøre.

Nu er langt den overvejende del af f.eks. lastbiltrafikken i Danmark jo dagligvareleverancer, dag til dag-leveringer. Og så er mit spørgsmål egentlig: Hvis det skulle kvoteinddeles, således at man tvang mere over på bane, hvordan havde fru Hanne Agersnap og Socialistisk Folkeparti så forestillet sig, at man skulle få frisk mælk på Sjælland f.eks.?

Kl. 13:47

**Første næstformand (Svend Auken):**

Ordføreren.

Kl. 13:47

**Hanne Agersnap (SF):**

Altså, at sætte sig nogle mål er selvfølgelig ikke helt det samme som at styre. Man sætter sig nogle mål for at kunne vurdere forskellige virkemidler – altså analysere, hvor meget af transporten der kan bruges på de forskellige transportformer.

Jeg er fuldstændig enig med hr. Kim Christiansen i, at der er transport, der ikke kan flyttes over på bane, f.eks. på grund af afstande og på grund af, hvor godset kommer fra og hvor det skal hen. I dag er det vist under 5 pct. af godstransporten, der er på bane – jeg kan ikke helt huske tallet. Så hvad er potentialet, hvad kunne målet være? Det kunne jo absolut aldrig være 100 pct., men det kunne godt være, at vi realistisk set kunne sætte et højere mål og så finde nogle virkemidler, der ikke har noget at gøre med at styre mælken fra det enkelte mejeri og ud til forbrugerne, men at styre, at vi har nogle transportkanaler, så vi kan få mere gods ud til havnene og få det udskibet den vej, i stedet for at det kører på lastbiler.

Så det er ikke for at styre; det er for at sætte os nogle mål, der gør, at vi kan se, om vi går den rigtige vej, og hvilke virkemidler der peger fremad.

Kl. 13:48

**Første næstformand (Svend Auken):**

Så er det hr. Kim Christiansen for en kort bemærkning.

Kl. 13:48

**Kim Christiansen (DF):**

Tak. Det glæder mig lidt at høre. Så skal jeg lige gøre ordføreren opmærksom på, at det er 1 pct. gods, der i dag bliver fragtet på bane. Så der er langt til de 5 og måske til de ønsker, man måtte have.

Jeg skal bare have bekræftet, om fru Hanne Agersnap så er enig med mig i, at det må være forbrugerkrav og de frie markedskræfter, der afgør, hvilken transportform der bliver valgt, således at vi ikke fuldstændig sætter transportsektoren ud af spil med hensyn til at foretage et frit valg af, hvordan de ønsker at transportere godset i Danmark.

Kl. 13:49

**Første næstformand (Svend Auken):**

Ordføreren.

Kl. 13:49

**Hanne Agersnap (SF):**

Det kan jeg måske godt erklære mig enig i. Men der er jo mange rammebetingelser, der bestemmer, hvad man vælger. Hvis der er strengere grønne afgifter på den ene transportform end på den anden, er der jo nogle grænsetilfælde, hvor man så vælger den anden. Så der er jo masser af rammebetingelser allerede i dag, der gavner den ene transportform i forhold til den anden. Så det er jo sådan nogle virkemidler, man kan gøre brug af.

Kl. 13:50

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Åh nej, undskyld, jeg overser hele tiden nogen. Ordføreren bedes venligst blive stående. Hr. Kristian Pihl Lorentzen for en kort bemærkning.

Kl. 13:50

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

Tak for det, hr. formand. Jeg er ellers ikke så let at overse, fysisk set i hvert fald.

Fru Hanne Agersnap var inde på, at SF ville kræve faste, bastante, bindende mål for CO<sub>2</sub>-reduktion fra transporten. Det forstod jeg var SF's krav. Vi er jo meget enige i, at selvfølgelig skal transporten bidrage til CO<sub>2</sub>-reduktionen, som jeg også sagde i min ordførertale. Men hvorfor vil SF ikke: 1) afvente klimatopmødet i København, hvor man jo får fastsat nogle globale mål, som vi alle skal leve op til og 2), når disse mål er fastlagt, så se CO<sub>2</sub>-reduktionen i en helhed og

derefter forholde sig til, hvor meget de enkelte sektorer, herunder transporten, skal bidrage med? Hvorfor vil SF ensidigt se på transporten frem for at se det i en helhed?

Kl. 13:50

**Første næstformand (Svend Auken):**  
Ordføreren.

Kl. 13:51

**Hanne Agersnap (SF):**

I den transportaftale, vi har indgået i januar, er vi jo sådan set gået med til ikke at få sat de bindende mål. Vi ønsker dem bare for at sikre, at vi når nogle mål.

Vi har tre kategorier, som trafikkenes udledning er sammen med. Det er husholdningerne, landbruget og trafikken. Der har man villet afvente for at se, hvor meget de andre kan løfte. Det er jo altså en vurdering af, om vi ikke skulle melde ud, hvor langt vi kan nå på trafikkenes område og så se, hvad vi må bede de andre områder om. Hvis alle områder bare afventer, når vi ikke at få sat nogen mål.

Kl. 13:51

**Første næstformand (Svend Auken):**  
Hr. Kristian Pihl Lorentzen.

Kl. 13:51

**Kristian Pihl Lorentzen (V):**

[Lydudfald] ... man skal gøre det på, men jeg vil høre, om SF er vidende om, at det er relativt dyrt at reducere CO<sub>2</sub> netop på transportens område frem for på andre sektorer områder, og det er på grund af transportens natur og decentrale karakter og køretøjer, der skal rundt, osv. Vi er enige om at arbejde os frem imod målet, men jeg vil høre, om SF er vidende om, at det er relativt dyrt i form af samfundskage at reducere for netop transporten.

Så vil jeg også spørge: Hvis nu man havde sådanne bindende mål, hvad vi altså ikke går ind for, hvordan havde SF's så tænkt sig at måle, om de bliver opfyldt?

Kl. 13:52

**Første næstformand (Svend Auken):**  
Så er det ordføreren.

Kl. 13:52

**Hanne Agersnap (SF):**

Mig bekendt er det alle områderne, der siger, at det er meget vanskeligt på deres område at få sat nogle mål. Der er lige kommet den her »Grøn Vækst«, hvor landbruget undlader at sætte sig de mål, dvs. at det så bliver husholdningerne, der skal bære det hele. Det er muligt, at der er nogle ideer dér, dem skal vi have frem, om, hvordan husholdningerne kan bære, men

det nytter ikke, at vi på andre områder putter med, hvad det er for nogle måder, vi kan få reduceret CO<sub>2</sub>-udslippet på. Og der er jo gode ideer i den her redegørelse, vi skal jo bare videre ad den vej.

Kl. 13:52

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi siger tak til ordføreren. Og så er det fru Henriette Kjær som ordfører.

Kl. 13:53

(Ordfører)

**Henriette Kjær (KF):**

Vi Konservative vil gerne takke ministeren for at have udarbejdet denne redegørelse over gods-transportens vilkår og fremtidige muligheder og udfordringer. Det er et vigtigt erhverv, som vi alle sammen er meget afhængige af fungerer, ellers kan vi ganske enkelt ikke få vores mad i supermarkedet, købe den computer, vi gerne vil have, eller få transporteret vores eksportvarer til de kunder, der gerne vil købe dem. Kort sagt er transporterhvervet en vigtig brik i det danske samfund og i det danske erhvervsliv. Derfor har de også krav på, at vi fra politisk hold sætter fokus på deres arbejdsvilkår, og det har vi hermed gjort med denne redegørelse samt i trafiktaften »En grøn transportpolitik«.

En stor del af vores gods transporteres med lastbil, og derfor er det naturligvis helt basalt, at der skal være ordentlig plads på vejene, og at man kan køre sikkert og ordentligt på vedligeholdte veje. Her har vi i trafiktaften planlagt en række udbygninger af det eksisterende vejnet, ligesom der skal laves analyser af helt nye forbindelser mellem landsdelene i Danmark. Når vi har lastbiler på vejene, betyder det også, at vi har brug for gode rasteplasser, så chaufførerne kan få de lovbestemte hvil, de har brug for og skal holde.

Ofte hører vi desværre, at der ikke er plads på rasteplasserne, og at chaufførerne simpelt hen ikke kan få en holdeplads på den rasteplass, de gerne vil ind på. Det er naturligvis uholdbart, og derfor er der brug for at få rasteplasserne udbygget og forøget antallet af dem.

I trafiktaften fik vi afsat 20 mio. kr. Det er mange penge til en begyndelse, men det tror vi Konservative ikke er nok til at dække hele behovet. Vi har derfor en ambition om, at der skal findes flere penge til dette område. Vi kan eventuelt indgå i et samarbejde med private om at få pladserne etableret.

Der er også sat turbo på undersøgelsen af mulighederne for at anlægge en havnetunnel i

København, hvilket ville være til kæmpe gavn for godstrafikken.

Men det er jo ikke nok at have vejene, det er også vigtigt, at der er uddannede chauffører, og at der er ordentlige forhold at drive sit erhverv under som vognmand i Danmark. Derfor er vi Konservative glade for, at Transportministeriet har nedsat en permanent arbejdsgruppe under godstransportens tænketank, så vi løbende kan få diskuteret regelforenklung og dermed få formindsket bureaukratiet.

Men med den megen trafik på vejene bliver vi også nødt til at tænke på klima, miljø og sikkerhed, og her synes jeg, at redegørelsen kommer ind på mange relevante områder. Vi har fået sat fokus på højresvingsulykker og det, vi kalder de grå strækninger – strækninger, hvor der ofte forekommer ulykker. Vi har afsat penge til forskning i alternative brændselsteknologier, ligesom der generelt skal arbejdes hen imod mindre CO<sub>2</sub>-udledning fra erhvervet.

Men godstransport er jo ikke kun lastbiler, det er også skib, bane og fly, og helt oplagt er det at forsøge at få en større del af godset over på bane, og vi ser frem til det udspil, der kommer senere i år, hvor der kommer forslag til, hvordan man kan styrke mulighederne for godstransport på bane. Mere gods på bane skal også ses i lyset af mere gods på havnene, for kan man kombinere transportformerne, så man i højere grad får noget af det gods, der kommer ind med skib, videre med tog, vil det samlet set give en mere miljørigtig løsning. Derfor skal forholdene på havnene være attraktive for flere transportformer, og bedre adgang til havnene er derfor et indsatsområde for os Konservative, som vi håber kan blive opprioriteret.

Redegørelsen viser helt klart, at der er mange udfordringer på området, men den viser også, at vi er på rette vej, og at vi i et tæt samspil med branchen kan få optimeret forholdene for transport af gods i Danmark ved at forbedre erhvervets rammevilkår. Så arbejdet stopper bestemt ikke med denne redegørelse, men fortsætter i en rullende proces, så vi hele tiden har fingeren på pulsen og kan gøre, hvad vi finder nødvendigt for at sikre, at godstransporten har gode vilkår i Danmark.

Kl. 13:57

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Jeg håber ikke, der er nogen, jeg har overset. Det er der ikke. Så går vi videre til hr. Per Clausen som ordfører.

(Ordfører)

**Per Clausen (EL):**

Det var jo interessant, da vi fik præsenteret den grønne og visionære trafikaf tale, som Folketingets partier med undtagelse af Enhedslisten har indgået, at der var et larmende fravær af et konkret bud på, hvor meget CO<sub>2</sub>-reduktionen skulle være på transportområdet. Man må altså konstatere, at fraværet af et sådant konkret bud på transportområdet er et ansvar, som hele Folketinget med undtagelse af Enhedslisten bærer, fordi man har accepteret at indgå i en trafikaf tale, der ikke havde en sådan målsætning.

Det bliver selvfølgelig endnu mere interessant, når man her for nogle få dage siden kunne konstatere, at regeringens storslåede planer for grøn vækst, der vistnok forhandles for øjeblikket med de politiske partier i Folketinget, og den her gang er Enhedslisten, så vidt jeg har forstået, inviteret med, og at der heller ikke er noget bud på, hvor stor reduktionen skal være i CO<sub>2</sub>-udslippet, når man kommer til landbruget. Det, vi vel kan konstatere, er, at når vi snakker CO<sub>2</sub>-reduktion i Danmark uden for det kvotebelagte område, så har ingen i dag nogen anelse om, hvad der er regeringens ambition, der skal kunne opfyldes via CO<sub>2</sub>-reduktioner i Danmark.

Jeg tror sådan set heller ikke, at det er, fordi regeringen holder noget skjult for os, for jeg tror sådan set heller ikke, at regeringen selv ved det. Måske ønsker man heller ikke at vide det, fordi så kan man jo ad åre blive tvunget til – kan man sige – eller en ny regering kan blive tvunget til at løse CO<sub>2</sub>-problemstillingen ved at købe sig til reduktioner i andre lande. Det er jo den sørgelige kendsgerning, nemlig at et enigt Folketing med undtagelse af Enhedslisten har indgået en aftale på trafikpolitikens område, som ikke indeholder et konkret bud på, hvor stor CO<sub>2</sub>-reduktionen skal være på transportområdet.

Det er selvfølgelig på den baggrund, at vi må gå ind og forholde os til den godsredegørelse, som ministeren kommer med her. Man kan selvfølgelig sige, at redegørelsen da kunne have været værre. Jeg tror såmænd, at en konservativ eller socialdemokratisk transport/trafikminister for ganske få år siden ville have præsenteret noget, der var meget værre – ingen tvivl om det – fordi her har man da en forståelse af, at det ville være fornuftigt at omlægge transporten, sådan at man får den største vækst, som det hedder, af godstransporten over på skinner og skibe. Men problemet er jo så, at når man ser på de virke-

midler, man vil bruge, er det jo mest nogle analyser, der skal vise, om det nu kan lade sig gøre. Det er dem, der skal drive værket.

Bag ved det hele ligger vel den grundlæggende opfattelse, at det er transporten af varer, der skaber den økonomiske vækst i et samfund, i stedet for at opfatte transport som en både økonomisk og miljømæssig belastning, som faktisk er noget, vi betaler for at opretholde nogle fordele i nogle sammenhænge. Den opfattelse, der vel skinner igennem i redegørelsen, nemlig at for at opnå de mest gunstige resultater af den internationale arbejdsdeling, er vi nødt til at have en transport, der er så omfattende, som det næsten er muligt, og den opfattelse deler Enhedslisten ikke. Det er vores klare opfattelse, at hvis vi pålagde transporten de miljømæssige omkostninger, som transport reelt er med til at give til vores jordklode, så ville vi jo også indse, at det både økonomisk og på anden vis ville være fornuftigt at basere en udvikling globalt og nationalt på, at man faktisk arbejdede på at reducere transporten. Det er det første.

Det andet er så, at hvis man virkelig havde den opfattelse, at det så handlede om at sikre, at den nødvendige transport foregik på de miljømæssigt set mest forsvarlige måder, ville udgangspunktet jo ikke være, at vejtransporten skulle øges, og i hvert fald ikke på en sådan måde, at der blev brug for nye vejbyggerier. Man kunne selvfølgelig sige, at da persontrafikken nemt – i hvert fald i de områder, hvor der er trængselsproblemer – kan klares via kollektive løsninger, så skulle man sørge for, at så stor en del af persontrafikken som overhovedet muligt kom over på den kollektive trafik, så der kunne blive plads til de nødvendige lastbiler. Det kunne jo være en visionær strategi bare for vejtransportens vedkommende.

Man kunne også sige, at det handler om at skabe ultimativt gode vilkår for den transport af gods, der sker via skinner, bl.a. ved at man fremrykkede elektrificeringen af det danske jernbanelenet. Vi har jo læst i medierne, hvordan Venstre og Konservative næsten ikke kan komme til for at få gennemført elektrificeringen. Hvis det havde stået til dem, var det vel sket allerede under Schlüter. Det skete dog ikke allerede under Schlüter. Men så er det jo bare om at komme i gang nu, fordi for vores vedkommende vil vi i hvert fald sige, at vi ikke hænger fast i fortidens fejltagelser. Dem, vi har begået, står vi ved og forsøger at rette op på. Men det var jo en mulighed.

Der er også en klar opgave i at sikre en god adgang fra havnene til jernbanelenet, og sikre, at transporten dér fungerer. Der er en diskussion af, hvordan man vil bygge videre på nogle af de forsøg og eksperimenter, der er lavet omkring citylogistik, der i langt, langt større udstrækning kunne sikre, at den måde gods blev transporteret ind i de store byer på, foregik på en rationel måde.

Kl. 14:03

Jeg vil ikke udelukke, slet ikke, at dette undertiden kunne medføre indgreb i den hellige konkurrence; at man i nogle tilfælde måske var nødt til at gå over til planlægning; og at man i nogle tilfælde var nødt til at sige til virksomhederne: Jeres varer skal transporteres, og forbrugerne har bestemt krav på at få frisk mælk. Det var vel også hovedbegrundelsen for at bygge Storebæltsbroen, så vidt jeg husker, altså at der skulle frisk mælk fra Fyn til København, indtil man fandt ud af, at det meste blev produceret på Sjælland. Det har man selvfølgelig ret til at sige, ingen tvivl om det, men udgangspunktet må være, at vi faktisk indretter transportsystemet sådan, at det fungerer på en rationel måde både økonomisk og med hensyn til miljøet. Og så længe vi ikke er villige til at pålægge transporten, at den skal betale for de udgifter, den pålægger miljøet og naturen, bliver vi jo nødt til også at bruge andre reguleringsmekanismer.

Der er efter Enhedslistens opfattelse ingen tvivl om, at en fornuftig landsplanlægning, en fornuftig tilgang til omfanget af transport og en målrettet satsning på togtransport af gods og på skibsfart ville kunne være med til at gøre det ganske muligt og ganske enkelt og ganske nemt at vedtage en trafikpolitik, som havde en ambition og klar og præcis målsætning for reduktion af CO<sub>2</sub>-udslippet, sådan at transporten i lighed med landbruget kunne påtage sig sin andel af ansvaret, i stedet for – sådan som det er nu – at transporten i lighed med landbruget ikke påtager sig noget ansvar overhovedet.

Det sidste, jeg vil sige en lille smule om, er diskussionen af det, som ministeren har skrevet en lille smule om, nemlig at vi ikke hjælper miljøet og trafikikkerheden ved at lade udenlandske vognmænd overtage transportopgaver i Danmark, hvis det ikke sker på lige vilkår. Det er meget, meget klogt skrevet. Det, man så bare kan undre sig over, er, hvad der sker på området. For hvad er kendsgerningen med de EU-regler, der gælder i dag? Det er, at en stor del af transporten af gods på landevejene i Dan-

mark sker ved hjælp af underbetalte chauffører. Man praler jo ligefrem i branchen af, at med de regler, der eksisterer i dag, er det muligt at bruge chauffører med lønninger helt ned til 35 kr. i timen. Der er godt nok den ulempe, at nogle af dem har svært ved at læse de danske trafikskilte, har svært ved at finde rundt, kommer til at køre den forkerte vej på motorvejen og andre mindre ubehageligheder, men til gengæld er det billigt.

Realiteten er jo, at der ikke er nogen vilje til at gå ind og sikre danske chauffører og sikre de danske vognmænd, der ønsker at benytte chauffører, som er ansat på almindelige overenskomstmæssige vilkår i Danmark, mod at blive udkonkurreret – ikke bare af vognmænd fra andre lande, men også af danske vognmænd, oven i købet nogle af de største danske vognmænd, som jo hæmningsløst udnytter og misbruger EU-reglerne til at benytte sig af underbetalt arbejdskraft.

Desværre er vi i Danmark ikke villige til bare en gang imellem at trodse EU-reglerne, når det handler om at forsvare grundlæggende lønmodtagervilkår, og når det handler om at sikre grundlæggende trafikikkerhedsmæssige vilkår. Men det er endnu værre, for realiteten er jo – og har været det indtil nu – at hvis man vil være sikker på at slippe godt fra i stor udstrækning ikke at overholde den danske færdselslovgivning, er det klogt at instruere sine chauffører i at sige, at de ikke forstår nogen af de sprog, som det danske politi taler, for så er sandsynligheden for at slippe for at blive retsforfulgt noget større, end hvis man taler sprog, som det danske politi taler.

Derfor kan man rolig sige, at når ministeren siger, at vi ikke hjælper miljøet og trafikikkerheden ved at lade udenlandske vognmænd overtage transportopgaver i Danmark, hvis det ikke sker på lige vilkår, så har ministeren fuldstændig ret; han skulle bare tage en snak med beskæftigelsesministeren og en snak med justitsministeren om, hvordan man i realiteten sikrer lige vilkår.

Så selv om denne redegørelse bestemt kunne have været værre – og der er lavet godsredegørelser i dette land, som er meget værre, også under ministre, som politisk ligger tættere på Enhedslisten, end den nuværende gør – må vi bare sige, at i den nuværende politiske situation og den nuværende miljømæssige situation er det her ikke tilstrækkeligt.

Kl. 14:07

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Så går vi tilbage i ordfører-rækken og giver ordet til hr. Johs. Poulsen.

Kl. 14:08

(Ordfører)

**Johs. Poulsen (RV):**

Tak for det. Jeg beklager, hr. formand, at jeg, fordi jeg sad til forhandlingerne ovre i Erhvervsministeriet, ikke nåede frem i tide, men tak for muligheden for også at fremlægge Det Radikale Venstres synspunkt i spørgsmålet om redegørelsen for fremtidens godstransport.

Jeg ville egentlig have indledt med at sige, at vi synes, at godstransport som begreb og også som fænomen er noget positivt. Men nu, da jeg ved skæbnens gunst kom efter Enhedslisten, kan jeg jo starte med at sige, at vi bestemt ikke er enige med Enhedslisten, når man fra Enhedslistens side fremlægger selve det begreb, godstransport, som noget, der langt hen ad vejen er negativt. Tværtimod mener vi faktisk, at godstransport i sit udgangspunkt er udtryk for noget positivt, fordi det i sit væsen er udtryk for, at man samhandler, fordi det i sit væsen er udtryk for, at man skaber vækst og udvikling, hvis det i øvrigt gribes rigtigt an. Og det har vi jo gjort, ikke bare i mange hundrede år, men faktisk i flere tusinde år; at der er en god og fornuftig samhandel, og at man er i stand til at sikre, at den samhandel foregår på nogle fornuftige måder, er fortsat et fundament for, at et samfund udvikler sig positivt og godt, og her kommer godstransporten jo i allerhøjeste grad ind i billedet. Man kan vel også tillade sig at sige, at Danmark som nation i høj grad er afhængig af, at vi har en meget høj grad af samhandel med de øvrige lande på kloden, og derfor har vi også en national interesse i, at transporten kan tilrettelægges så fornuftigt som overhovedet muligt ud fra en række kriterier, så vi kan leve op til de målsætninger, vi har for andre sektorer inden for området.

Nu har jeg jo ikke haft lejlighed til at høre hele debatten, men vil med afsæt i ministerens skriftlige redegørelse sige, at vi meget langt hen ad vejen er enige i de betragtninger, der dér er gjort. Vi synes faktisk, at det er udmærkede og også nyere signaler, end man måske somme tider har set bagudrettet – helt a priori i forhold til, hvem der har fremlagt dem. Vi er ganske godt tilfredse med de elementer, der er lagt ind i redegørelsen, og også med det, der er lagt op til af redskaber, der skal anvendes i den fremtidige strategi for udfoldelsen af en godstransport. I alt

fald er vi også af den opfattelse, at man skal gøre, hvad man kan, for at sikre, at mest muligt gods transporteres hensigtsmæssigt, og i begrebet hensigtsmæssigt ligger det naturligvis i den her sammenhæng, at det foregår på en omkostningsbevidst måde, men ikke mindst også foregår på en måde, som tager vidtstrakt hensyn til de målsætninger, der er på miljø- og klimaområdet.

Der er jo ingen tvivl om, at det at transportere gods også har en belastningsside, og den skal vi selvfølgelig forholde os til, og den skal vi forsøge at eliminere, i det omfang det er muligt. Der er både den side, som handler om den deciderede forurening, altså partikelforurening og lignende, som går ud over sundhed og helbred – her kan der sættes stærkt ind, og der kan også sættes stærkere ind, end man har gjort hidtil – og der er den side, der handler om den mere klimamæssige belastning, som jo også er en slags forurening, og her må man i allerhøjeste grad også sige, at det betyder noget, hvordan vi tilrettelægger hele godstransportområdet.

Der vil jeg så igen nævne, at vi synes, at man både med den redegørelse, der ligger her til debatten i dag, og med det, der ligger bag, nemlig en bred aftale i Folketinget om en grøn transportpolitik, er kommet et godt stykke hen ad vejen og i alt fald har et bedre fundament at bygge på, end man har haft i nogle år. Det er vi godt tilfredse med. Det betyder selvfølgelig ikke, at vi ikke mener, at der ikke også i forhold til det fundament kan laves forbedringer. Hvis vi bestemte alene fra Det Radikale Venstres side, ville vi satse endnu stærkere på en udvikling, der handlede om skinner, og på en udvikling, der handlede om skibe. De to elementer er trods alt dem, der med den viden, vi har i dag, på den bedste måde kan sikre, at gods transporteres i forhold til de målsætninger, som jeg nævnte før omkring miljø og klima. Og det er fortsat vores opfattelse, at man skal bruge den kommende tid i forligskredsen til at udvikle redskaber, som kan opfylde sådan en målsætning, og vi kommer gerne med bidrag til, hvor man kan komme længere på det felt. De forhandlinger føres jo sådan set løbende, og derfor håber vi også, at der hos de øvrige partier og ikke mindst hos regeringspartierne er en vilje til helt fordomsfrit at gå ind i at se på, om der også undervejs skal justeres i forhold til de målsætninger, der er stillet op for en grøn transportpolitik. Vi tror nemlig, at der hele tiden vil være forbedringer at hente, og vi synes, vi også løbende får bidrag fra forskere og andre med

stor viden på området, som fortæller os, hvordan man kan gøre tingene bedre, og det synes vi man skal lytte til.

Men som sagt: Vi synes, at vi har et godt afsæt i dag, og vi er i de store træk tilfredse med den redegørelse, som ministeren har givet skriftligt.

Kl. 14:13

**Første næstformand (Svend Auken):**

Vi siger tak til ordføreren. Så er turen kommet til transportministeren.

Kl. 14:13

**Transportministeren (Lars Barfoed):**

Jeg vil gerne sige tak for en både god og konstruktiv debat om godspolitikken på transportområdet. Det er en vigtig debat, og jeg har faktisk glædet mig til den. Det har jo længe været undervejs, at vi fra regeringens side ville fremlægge sådan en redegørelse om godstransport, og derfor har jeg også bedt Folketinget om en debat om den, for jeg synes, det er vigtigt, at vi får den her debat for at understrege godstransporterhvervets vigtighed, og for at vi får lejlighed til at diskutere, hvordan vi politisk kan bidrage til at skabe bedre rammevilkår for godstransporterhvervet i fremtiden, afbalanceret med at vi samtidig ønsker en grønnere transportpolitik i Danmark.

Baggrunden er jo, at vi først fik rapporten fra Infrastrukturkommissionen, der fremlagde perspektiverne for udviklingen i trafikken i Danmark frem mod 2030. På det grundlag fremlagde regeringen så sit transportpolitiske udspil i december måned, det, vi kalder »Bæredygtig transport – bedre infrastruktur«, og igen på baggrund af regeringens transportpolitiske udspil forhandlede vi så med partierne i januar måned og blev enige om aftalen om grøn transport, som jo ikke mindst er en investeringsaftale om investeringer i infrastrukturen i Danmark frem mod 2020.

På baggrund af alt det diskuterer vi så i dag redegørelsen fra regeringen om godstransporten. Det er jo som sagt, fordi vi gerne vil sætte fokus fra regeringens side på, hvordan den fortsatte udvikling af godsområdet kan understøttes på både 10-, 20- og 30-års sigt, for det handler om, at vi skal sikre en godstransport, der er i absolut international topklasse. Jeg understreger lidt sammenhængen fra Infrastrukturkommissionens og regeringens udspil, investeringsaftalen fra januar om grøn transport og så godsredegørelsen i dag, fordi det er vigtigt for mig som transportminister at gøre det klart, at vi fra regeringens side ønsker en sammenhængende trans-

portpolitik. Vi ønsker en strategi og en klar mål-sætning for vores transportpolitik, vi ønsker, at den er baseret på grundige analyser, og vi ønsker, at der er sammenhæng mellem det, vi gør nu, og det, vi gør i morgen og i overmorgen og om 30 år, også så vi udnytter samfundets res-sourcer optimalt.

Så det er et led i en samlet, sammenhængen-de strategi, at vi nu ser nærmere på godstrans-porterhvervet. Det er jo en kompleks sektor, som spænder over en lang række forskellige trans-portformer i sig selv. Hver dag bliver der trans-porteret tusindvis af varer med lastbil, jernbane, skib eller fly mellem virksomhederne eller fra producenten og ud til butikkerne. Alle de her forskellige transportformer er jo så tæt forbun-det i kæder, hvor varerne ofte transporteres med forskellige transportmidler, inden de ender ude hos forbrugeren.

Derfor er det jo helt afgørende, når man skal se på udfordringer og muligheder i fremtiden for det her erhverv, at vi også ser transporten som en helhed og ikke bare isoleret fra de andre transportformer og selvfølgelig heller ikke isole-ret fra det miljø, som godstransporten fungerer i. Når vi taler om at styrke godstransporten, så er det jo ikke bare enten-eller, men det er faktisk både-og. For at skabe en øget effektivitet må der fokuseres på hver enkelt transportforms stærke sider, og hvordan den enkelte transportform så kan indgå i et tæt samspil med de øvrige trans-portformer. Det er også måden, hvorpå vi kan styrke mobiliteten i samfundet generelt gennem transportpolitikken.

Der er ingen tvivl om, at godstransporten har en stor betydning for samfundet. Hvis vi ikke havde et effektivt transporterhverv, så ville va-rerne ikke kunne nå frem til butikkerne, og virk-somhederne ville ikke kunne få transporteret deres varer fra produktionsstederne ud i verden. Desværre er der nogle gange tendens til, at man glemmer det. Jeg synes ikke mindst, at hr. Per Clausens indlæg før understreger den glemsom-hed, når man har en tendens til at fokusere på transportens negative sider.

Ofte er det jo sådan, at godstransporten kun er i fokus, når der er tale om trængsel på vejene, forurening eller støj. Men godstransporten har en afgørende betydning for vores samfund og for effektiviteten i vores samfund. Og som vi skriver i godsredegørelsen, så er det sådan, at godstransport ikke alene er en konsekvens af en stigende økonomisk aktivitet – det er den selv-følgelig også, for når den økonomiske aktivitet

stiger, så bliver der mere godstransport – men godstransporten er i virkeligheden også en for-udsætning for, at vi kan høste frugterne af en bedre arbejdsdeling i samfundet, i Danmark og også i verden.

Kl. 14:18

Hvis der skal være en effektiv arbejdsdeling, når det gælder produktionen af varer og tjene-steydelser, hænger det sammen med, at der også er en effektiv transport. Og når vi taler gods-transport, er det jo først og fremmest på varesi-den, at det er afgørende. Det er godstransporten, der sikrer, at der kan være konkurrence, også globalt, og at der kan være en effektiv arbejdsde-ling både i Europa og i verden. Derfor har gods-transporten en betydning, der går ud over selve det at transportere varerne. Det understøtter et effektivt erhvervsliv og understøtter dermed i sidste ende, at forbrugerne kan få varerne i en optimal kvalitet til de optimale priser. Gods-transport er derfor meget vigtig.

Vi opstiller i redegørelsen tre klare godspoli-tiske mål. For det første siger vi, at Danmark skal have en effektiv, innovativ og værdiskaben-de godstransport. Den skal bidrage til, at virk-somhederne har adgang til en effektiv logistik, og at alle danskere får adgang til et bredt udbud af varer. Derfor skal der bl.a. satses på informa-tionsteknologi – intelligente transportsystemer, ITS – som andre også har været inde på. Det åb-ner helt nye muligheder for, at vi kan sikre en ef-fektiv udnyttelse af den infrastruktur, som vi har, og dermed også kan forbedre transportvirk-somhedernes logistiksystemer. Men ny tekno-logi og infrastruktur kan jo ikke stå alene. Hvis vi skal sikre et godt godstransportsystem og øge erhvervets effektivitet, skal vi også have fokus både på forskning og på uddannelse. Vi skal sik-re, at vi også i fremtiden har gode uddannelser, så vi kan fastholde Danmarks position som en førende logistiknation.

For det andet: Den anden målsætning er, at vi skal sikre, at godstransporten udvikler sig i en sund konkurrence. Vi skal altså fra politisk side skabe de rette rammevilkår for erhvervet. Til det hører jo, at vi skal sikre, at regler og procedurer er så enkle som overhovedet muligt, uden at vi går på kompromis hverken med sikkerheden el-ler med miljøet. Derfor har det været vigtigt for mig som transportminister at få gang i arbejdet med regelforenkling, og det har vi så arbejdet med i Transportministeriet i nogen tid. Vi har en arbejdsgruppe under det, vi kalder Godstrans-portens Tænketank, der i øjeblikket analyserer

over 30 forslag med nye muligheder for at gøre hverdagen lettere for virksomhederne. Og i den forbindelse vil jeg gerne kvittere for den meget konstruktive tilgang, som erhvervet har vist i dette arbejde.

Endelig for det tredje skal godstransporten være grønnere. CO<sub>2</sub>-udfordringen, som vi jo står over for i de kommende år, kræver, at også godstransporterhvervet yder sit bidrag til, at vi reducerer transportsektorens udledning af CO<sub>2</sub>. Regeringen har sammen med en række partier med transportaftalen fra januar opstillet en sammenhængende og langsigtet plan om en grøn transportvision, og i aftalen bliver der igangsat en række konkrete tiltag, som bl.a. handler om at udnytte transportmidlerne bedre. Danmark skal simpelt hen gøres til et laboratorium for udvikling af grønne og bæredygtige transportteknologier også på godsområdet. Alle transportformer skal udvikles i en mere miljøvenlig retning, og de mest miljøvenlige skal løfte en større andel af transportopgaverne. Og når vi taler om miljø, er det naturligvis ikke kun CO<sub>2</sub>-udledning, der skal nedbringes; det er også fortsat en indsats for at nedbringe partikelforureningen fra transporten. Det er en vision, som skal gennemføres i et aktivt samspil med erhvervet. Det er helt afgørende, at tiltagene bliver gennemført på en måde, der afbalancerer hensynet til såvel miljø som mobilitet.

Der er i vores godsredegørelse en lang række konkrete initiativer inden for de områder, hvor staten har et særligt ansvar. Det gælder f.eks. etablering af en effektiv infrastruktur samt en forpligtelse til at sikre gode rammevilkår for erhvervet, herunder ikke mindst at vi skaber så enkle og gennemskuelige regler som overhovedet muligt. Der lægges også op til, at vi udbygger en række godstunge korridorer både på vej og på bane, og ikke mindst synes jeg, der er grund til at nævne udbygningen på hele 50 mia. kr. af den samlede korridor fra Øresundsbroen over Sjælland og til Femern. Det er en investering, der vil give et afgørende løft bl.a. til godsbanetrafikken.

Kl. 14:23

Men naturligvis er det ikke en opgave, som regering og Folketing kan løse alene. Det er helt afgørende, at erhvervet selv tager et ansvar for at løse de store udfordringer, som vi står over for i de kommende år. Udviklingen i erhvervet afhænger af et effektivt samspil mellem erhvervet på den ene side og regering og Folketing på

den anden side. Og det samspil synes jeg bestemt også vi har.

Godstransporter er grænseoverskridende, og derfor er vi meget afhængige af, hvad der sker i verden omkring os på det her område. Det gælder ikke mindst i EU. Det er afgørende, at vi skaber fælles regler og standarder i EU, så der bliver de samme vilkår for at drive virksomhed i alle medlemslande. Internationaliseringen giver også Danmark muligheder, som vi bør udnytte. I kraft af vores geografiske placering udgør vi jo et vigtigt bindeled mellem de skandinaviske lande og resten af Europa, og det skal vi naturligvis udnytte, så vi ikke bare er et land, man kører hen over for at nå frem til den endelige destination, men så vi udnytter vores gode logistikkompetencer for at tilføre godset yderligere værdi.

Men også internt i Danmark, ikke mindst med hensyn til de store byer, er der store udfordringer, når vi på den ene side gerne vil have et godt bymiljø, men på den anden side også gerne vil have, at varerne bliver transporteret ind og ud af byerne. Derfor vil vi iværksætte en analyse af gods til byerne, hvor vi ser på de barrierer, der er, for en effektiv distribution til byerne samt på mulighederne for at etablere selskaber på kommerciel basis, der er specialiseret netop i distribution i byerne.

Vi vil også se på potentialet i en analyse af godstransport i de nye transportkorridorer. Det gælder f.eks. Ring 5 i hovedstaden, en havnetunnel i København, øst-vest-forbindelsen over Lillebælt og en eventuel langsgående motorvej i Jylland.

Godsredegørelsen nævner en række områder, hvor der er behov for at foretage yderligere analyser og undersøgelser, og det vil vi gøre. Ikke mindst gælder det Danmarks muligheder som transitland og analysen af gods til byerne, som jeg lige har nævnt. Det er et arbejde, som jeg ser frem til at vi får gennemført i den kommende tid, og ikke mindst at vi gør det i et godt samarbejde med andre myndigheder på området og med erhvervet selv. Desuden fremlægger regeringen til efteråret en strategi for gods på jernbanen, som bygger videre på de vigtige skridt, som vi tager i godsredegørelsen.

Med disse ord vil jeg gerne sige endnu en gang tak for en rigtig god debat om fremtidens godstransport, og jeg ser frem til et fortsat godt samarbejde med Folketingets partier om at udvikle rammevilkårene for godstransporten i Danmark.



**Første næstformand** (Svend Auken):

Vi siger tak til transportministeren.

Kl. 14:26

Det næste punkt på dagsordenen er:

**7) 1. behandling af beslutningsforslag nr.**

**B 165:**

**Forslag til folketingsbeslutning om prisstop i den kollektive trafik.**

Af Per Clausen (EL) m.fl.

(Fremsættelse 03.04.2009).

## Forhandling

**Første næstformand** (Svend Auken):

Forhandlingen er åbnet. Transportministeren.

Kl. 14:26

Kl. 14:27

**Transportministeren** (Lars Barfoed):

Det er jo et lidt dystert billede, Enhedslisten får tegnet i forslaget om prisstop i den kollektive trafik. Enhedslisten påpeger – og jeg citerer fra bemærkningerne til forslaget – at de voldsomme og dramatiske prisstigninger på 4,8 pct. vil være en klima- og miljømæssig katastrofe.

Hvis det er sådan, vil jeg da tillade mig at undre mig lidt over, at de store katastrofer ikke er indtruffet tidligere, f.eks. i 2001, hvor taksterne under den tidligere socialdemokratiske ledede regering, mens takstnedsættelsestilskuddet var gældende – det blev jo aftalt med Enhedslisten – steg med 6,8 pct. Taksterne steg med 6,8 pct. fra 2000 til 2001, mens Enhedslistens takstnedsættelsestilskud var gældende og vi havde en socialdemokratisk ledet regering, så det er da mærkeligt, at de voldsomme katastrofer af klimamæssig og miljømæssig karakter ikke indtraf på det tidspunkt, hvor takststigningerne altså var endnu større.

Enhedslistens skræmmebillede står jo i skærende kontrast til, at et bredt flertal i Folketinget – alle partier bortset fra Enhedslisten – med trafikforliget står bag en historisk stor satsning på den kollektive trafik. Der er faktisk afsat næsten 60 mia. kr. til investeringer i den kollektive trafik, og det kommer til at betyde markante forbedringer i den kollektive trafik i Danmark i de næste 10 år.

Enhedslisten foreslår et prisstop i den kollektive trafik i 2009, og ydermere skal der sikres

lavere priser og bedre kollektiv trafik allerede inden udgangen af 2009. Må jeg starte med at sige, at jeg sådan set er enig i den første del af forslaget. Takstloftet for i år, altså for 2009, er på 3,1 pct., alle trafiksselskaber overholder det loft, og takstændringerne trådte i kraft i januar. Derfor forventer jeg ikke yderligere takststigninger i år end dem, der allerede er trådt i kraft, så vi kan godt regne med, at der således vil være et prisstop for resten af 2009. Takstloftet for næste år, altså 2010, er på 4,8 pct., og trafiksselskaberne har altså mulighed for – mulighed for – at hæve taksterne med 4,8 pct. i gennemsnit. Dette loft blev udmeldt til trafiksselskaberne i første kvartal i år, og det ligger fast.

Det takstloft, der er, sikrer en rolig prisudvikling i den kollektive trafik i takt med den almindelige pris- og lønudvikling i samfundet. Samtidig sikrer loftet, at trafiksselskabernes økonomi ikke bliver udhulet med forringelser af trafikudbuddet til følge, for hvis man ikke kunne lade priserne stige i takt med pris- og lønudviklingen i samfundet, blev der altså mindre til at lave kollektiv trafik for ude i trafiksselskaberne, og så blev der en dårligere kollektiv trafik.

Jeg synes, det er et sundt princip, vi har med det takstloft, der er. Når omkostningerne i samfundet stiger, må vi alle sammen være med til at betale for det, og en stor del af stigningen i takstloftet kan jo henføres til lønstigninger. Stigende lønninger øger omkostningerne for trafiksselskaberne, men betyder jo altså også, at vi alle sammen har flere penge mellem hænderne, fordi lønningerne er steget, og derfor også har bedre råd til at betale stigende takster i den kollektive trafik. De ting hænger jo sammen.

Enhedslisten foreslår bedre kollektiv trafik inden udgangen af 2009, og det kan jeg da være enig med Enhedslisten i at vi skal tilstræbe. I trafikforliget har vi afsat 1,3 mia. kr. til busser, og de første udmøntninger til eksempelvis styrkelse af bustrafikken vil kunne ske i 2009. Vi har også fremrykket en opgradering af Sydbanen, så den forventes udført i 2009 med kortere rejsetider til følge. Men ellers må jeg gøre opmærksom på, at det jo ofte tager noget tid at forbedre den kollektive trafik. Investeringer tager tid, inden de er gennemført, når det er større anlægsopgaver, vi taler om. Nu har Enhedslisten så ikke beskrevet nærmere, hvad man mener med bedre kollektiv trafik inden udgangen af 2009, men der er altså grænser for, hvor meget man kan nå inden for et halvt år.

Kl. 14:32