

situationer er mindre miljøbelastende end vejtransport. Terminalhåndteringen af gods fra lastbil til skib eller bane er både dyr og tidkrævende og vil ved korte transporter medføre, at transporten tager væsentlig længere tid og bliver væsentlig dyrere sammenlignet med lastbiltransport.

Der er derfor først og fremmest et potentiale for jernbanetransporten af gods i forbindelse med transporter af en vis længde. Det er i en analyse vurderet, at der maksimalt vil være mulighed for at overflytte 5 pct. af den nationale godstransport, der i dag foregår med lastbil, fordi langt den væsentligste del af transporten foregår over relativt korte afstande. Således viser analyser, at omkring 70 pct. af det samlede godstransportarbejde i Danmark foregår inden for afstande, der ikke overstiger udstrækningen af to amter, og det siger sig selv, at lastbilen har en konkurrencefordel i forhold til godstransport på bane. Det er nogle fysiske forudsætninger, som vi ikke kan ændre.

I rammeaftalen for DSB omfattende DSB Gods er der omtalt, at DSB Gods skal fungere på driftsøkonomiske betingelser og søges omdannet til et aktieselskab. Der skal arbejdes hen imod, at der kommer mere gods på skinner, ud fra antagelsen om, at det er mere miljømæssigt venligt. Der er imidlertid ikke altid overensstemmelse mellem driftsøkonomi og transport af gods på skinner. Der er behov for at indgå et kompromis mellem de forskellige målsætninger. Der skal specielt sættes på udvikling af konkurrenceevnen med henblik på de lange transporter, hvor jernbanetransporten kan indgå som et centralt element i forbindelse med kombineret transport. Der er behov for produkt- og organisationsudvikling, som kan fremme banens stærke sider, så vi kan få skabt både miljømæssige fordele og en fornuftig økonomi.

DSB's bestyrelse har anmodet DSB Gods om at udarbejde en handlingsplan for, hvordan en driftsøkonomisk sund virksomhed kan tilvejebringes. Sideløbende hermed har jeg taget initiativ til at igangsætte en analyse af de relative miljømæssige fordele ved overflytning af gods fra vej til bane. Det vil bl.a. blive vurderet, hvorvidt der er mulighed for at prissætte de miljømæssige fordele ved banetransport, og hvorvidt det er muligt at finde en model for at omsætte disse fordele til driftsøkonomiske fordele for godsbaneselskaberne i Danmark henholdsvis EU.

Regeringen har i de senere år taget en række initiativer, som sigter mod at forbedre søtransportens konkurrenceevne over for andre transportformer. Der er bl.a. i regeringens handlingsplan »Trafik 2005« konstateret, at vi i Danmark generelt har gode havnefaciliteter. Vi har derfor som gammel søfartsnation et godt udgangspunkt for at tildele skibsfarten en større rolle. Søtransporten er godt repræsenteret med hensyn til transport over lange afstande, og der vurderes derfor specielt at være et potentiale i forbindelse med transporter på mellemlange distancer. Interessen på området har derfor naturligt været koncentreret om den mindre skibsfart, herunder coasterskibsfart.

De analyser, der er foretaget på området, viser, at en forøgelse af søtransportens andel af den samlede transport kræver produktudvikling, således at transportkøberne i højere grad kan tilbydes en samlet transportløsning. Regeringen lægger stor vægt på, at initiativerne tager udgangspunkt i en dialog med transporterhvervet, og der er i Trafikministeriets regi etableret et såkaldt round table-forum, hvor myndighederne og erhvervslivet kan drøfte bl.a. barrierer i søtransportkæden. Endvidere er der i Miljøstyrelsen taget initiativ til i et samarbejde med erhvervet at udvikle et transportkoncept, hvor søtransporten indgår som det centrale element.

Erhvervsministeriet arbejder på at udvikle en samlet strategi for den mindre skibsfart. Endvidere vil der i løbet af kort tid blive afgivet en betænkning til Folketinget om, hvordan Danmark kan forblive en betydende søfartsnation med brug af danske søfolk.

Det kan sammenfattes, at der er gennemført og planlagt en bred vifte af initiativer, som vil skabe forudsætning for øget anvendelse af cykler, kollektiv trafik i persontrafikken og øget anvendelse af bane- og søtransport på godsområdet. Regeringen vil i forbindelse med energihandlingsplanens forelæggelse fremlægge nye initiativer.

Forhandling

Tommy Dinesen (SF):

Jeg vil starte med at sige tak til trafikministeren for en meget omfattende tale, som kom hele vejen rundt, og det er jo rart, fordi det denne gang især drejede sig om den kollektive trafik, og der ikke var noget om vejene.