

1,5 mio. kr. stykket svarende til 75 mio. kr. Merinvesteringen for landevejsløsningen er 30 mio. kr. og levetiden halvt så lang.

De samfundsmæssige udgifter: Samfundets udgifter til tilskadekomne i trafikken og til nybygning og vedligeholdelse af veje kan reduceres ved overflytning af godstransport fra lastbiler til coastere.

Der er således helt oplagte argumenter for at iværksætte et dansk initiativ for at fremme coastertransporten. Det er baggrunden for den forespørgselsdebat, jeg har taget initiativ til. Der har været snakket meget, der har været diskuteret meget. Der har været mange udvalg, og dag for dag reduceres coastertrafikken stadig væk.

Besvarelse

Miljø- og energiministeren (Svend Auken): Regeringen er selvfølgelig enig i en række af de betragtninger, som hr. Hindrup Andersen netop har fremlagt, og har en meget positiv holdning til udviklingen – også ud fra et miljømæssigt synspunkt – af coasterflåden i Danmark.

Transporthandlingsplanen fra 1990 fastlagde et mål om at stabilisere transportsektorens CO₂-udslip i år 2005 på det niveau, udslippet var på i 1988, og reducere det med 25 pct. frem til år 2030.

Denne målsætning er fastholdt i regeringens transporthandlingsplan »Trafik 2005«, og den er også indgået i energihandlingsplanen »Energi 21«.

Regeringens initiativer til opfølgningen på transportsektorens CO₂-målsætninger er fremlagt i en særskilt handlingsplan. Regeringen vurderer i denne handlingsplan, at CO₂-udledningen fra transportsektoren i forhold til 1988-niveauet vil stige med ca. 16 pct. frem til år 2005 og med ca. 26 pct. frem til år 2030.

Et af de områder, der kan bidrage til, at vi alligevel kan nå de fastsatte mål, er søtransport af gods, og det er derfor, som hr. Hindrup Andersen så rigtigt understregede det, vigtigt, at vi i Folketinget får lejlighed til at drøfte indsatsen på dette område.

Der vil være betydelige energibesparelser ved at overflytte en del af lastbiltransporten i Danmark til søtransport. Søtransporten udleder mellem 3 og 4 gange mindre CO₂ end lastbiltransport.

Men også udledninger af kvælstofilter, kulilte og kulbrinter er mindre for søtransport, end

det er for lastbiltransport. En yderligere fordel ved søtransport er, at den kun i meget begrænset omfang bevæger sig gennem tætbefolkede områder, hvilket selvfølgelig bidrager til at mindske den lokale forureningsbelastning.

Der er en række forhold, der har væsentlig betydning for en udvikling, hvor gods flyttes fra lastbil til søtransport. Forbrugerne og virksomhederne skal efterspørge mere miljøvenlig transport, og transportørhvervet skal i samarbejde med speditørerne være i stand til at kombinere transportformerne, så coasterne indgår i en samlet dør til dør-transportpakke. Endelig skal coasternes sammenhæng med det øvrige transportsystem sikres via havnefaciliteterne.

I europæisk målestok er det forventningen, at transportstrømmene mere og mere samles om en række knudepunkter, hvor bl.a. gods omlades mellem bil, tog og så vidt muligt skib. I udkast til landsplanredegørelsen, som for tiden er til debat, foreslås en undersøgelse, der skal se på mulighederne for et netværk af sådanne trafikknudepunkter. Formålet er netop, at man ved en mere fleksibel udveksling af gods kan gennemføre den samlet set mindst miljøbelastende transport.

Det bringer mig til et andet væsentligt forhold, nemlig at kunderne skal efterspørge så miljøskånsom transport som overhovedet muligt. På transportområdet er der en begyndende tendens til, at transportkøberne interesserer sig for miljøforhold. Det betyder, at flere virksomheder inden for vejtransport nu udarbejder årlige miljørapporter. Herved kan transportkøberne se, hvad virksomheden gør for miljøet. Den tendens skal selvfølgelig understøttes.

I en miljømæssig vurdering af en samlet transportydelse over en vis afstand vil søtransporten alt andet lige stå stærkt. Udfordringen er at udvikle en troværdig dokumentation af miljøfordelen over for transportkøberne, f.eks. ved at transportydelsen kan miljøcertificeres efter de anerkendte standarder. Miljøstyrelsen er derfor ved at forberede en udvidelse af bekendtgørelsen om certificering efter EU's miljøstyringsforordning med netop det formål.

Men udfordringen er også at gøre slutforbrugeren bevidst om den måde, de udbudte varer er transporteret på i relation til miljøbelastningen. Med andre ord skal det gøres attraktivt, at transporten inddrages i miljøstyringsarbejdet i virksomheden. Derfor arbejder Miljøstyrelsen sammen med Erhvervsfremme Styrelsen om et projekt om miljøstyring og om transport. Pro-