

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.