

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 CO₂-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 Københavntunnel.

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-