

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.