



Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Dato : 16. januar 2006  
J.nr. : 004-356

Trafikudvalget har i brev af 14. december 2005 stillet mig følgende spørgsmål 189 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

./. Svaret vedlægges i 5 eksemplarer.

#### **Spørgsmål 189:**

"Ministeren bedes kommentere vedlagte leder fra DTL's blad (transport & Logistik), nr. 12, 2005: "Savner strategi for hele transporterhvervet"."

#### **Svar:**

Jeg har stor forståelse for de synspunkter, der kommer til udtryk i lederen i DTL's medlemsblad nr. 12 fra 2005, og jeg er enig i at de forskellige transportformer har en stor betydning for udviklingen af det danske velfærdssamfund, og at der skal tænkes i helheder. Det er en central pointe, at vi har brug for alle transportformer, hvis de fremtidige udfordringer på transportområdet skal håndteres effektivt.

Godstransporterhvervet bidrager væsentligt til at skabe mobilitet, vækst og velstand i det danske samfund, og er derfor en nøglespiller i den fortsatte udvikling i Danmark og i den globale økonomi. Danmarks aktive deltagelse i globaliseringen kræver at vi har et effektivt transporterhverv og effektive transportsystemer.

En af de væsentligste opgaver for mig som transportminister er netop at arbejde for konkurrencedygtige og solide rammevilkår for transporterhvervene i Danmark.

Det er ikke nogen ny opgave, og mange af Transport- og Energiministeriets initiativer, tiltag og aktiviteter er således direkte rettet mod at skabe bedre rammevilkår for godstransporterhvervet. Mit ministerium arbejder dagligt på at styrke de forskellige transportformer.

Det handler om flere forskellige indsatsområder: Vi skal have en veludbygget infrastruktur, de enkelte transportformer skal være så effektive som muligt, vi skal have effektive transportcentre og barrierer for samspil mellem transportformerne skal så vidt muligt reduceres. Disse indsatsområder kræver et langt sejt træk med et bredt spektrum af analyser og initiativer fra såvel den offentlige sektor som det private erhvervsliv.

Lad mig give nogle få eksempler på, hvordan vi i Transport- og Energiministeriet arbejder med disse udfordringer:

Grundlaget for infrastrukturinvesteringerne i disse år er i høj grad den samlede investeringsplan fra 2003 og den politiske aftale fra november 2003 om investeringer i veje og baner for de næste 10 år. Det er et godt eksempel på, hvordan vi arbejder konkret med overordnet planlægning og transportstrategier, som vi også udmønter i praktiske forbedringer på både vej- og baneområdet.

Med kommunalreformen vedtog Folketinget i 2005, at hele det overordnede vejnet skal samles i statens regi fra 1. januar 2007. Det overordnede vejnet omfatter de internationale veje, veje der forbinder landsdele og ikke mindst veje, der indgår i erhvervslivets transportkorridorer. Trafikvæksten vil i de kommende år være størst på netop denne del af vejnettet. Med samlingen vil det blive nemmere at sikre en høj kvalitet og en ensartet standard til gavn for både borgere og virksomheder. Og det vil ikke mindst forbedre statens muligheder for at tilrettelægge en effektiv national strategi med henblik på at sikre et fortsat højt niveau for både sikkerheden og fremkommeligheden. Det kommer til at præge kommende års investeringer.

Samtidig er vi godt i gang med forberedelsen og forhandlingerne vedrørende en fast forbindelse over Femern Bælt. Det er et meget stort initiativ, som vil kunne give betydelig gevinster for hele Danmark, herunder for både vejtransporten og jernbanen. Det vil give det danske godstransporterhverv langtf flere transportmuligheder i relation til kontinentet. Der er offentliggjort en lang række analyser af projektets værdi, og jeg forventer at vi kan få truffet vigtige politiske beslutninger i sagen i 2006. Projektet giver som forudsat i investeringsplanen fra 2003 anledning til en udbygning af landanlæggene.

Godstransporten er som grænseoverskridende erhverv udsat for stor konkurrence. En stor del af arbejdet med at sikre fornuftige og gode rammer for godstransporten, herunder landtransporten, foregår da også i EU for netop at sikre lige konkurrencevilkår. Det er bl.a. i dette lys, at Transport- og Energiministeriet i 2005 har styrket arbejdet med EU-opgaver. Vi har øget bemanningen på transportområdet ved EU-repræsentationen fra én til to medarbejdere. Dette giver bedre mulighed for at deltage i de løbende forhandlinger i Rådet, og at få indsigt i og kunne påvirke tankerne hos både Europa-Parlamentet og EU-Kommissionen.

Jeg har inviteret en række ledende repræsentanter for godstransporterhvervet til et møde i februar, hvor vi i fællesskab vil drøfte visioner for transportens rolle i forbindelse med globaliseringen og de centrale udfordringer for det danske godstransporterhverv i de kommende 10 år, herunder ikke mindst udviklingen i EU. Jeg ser meget frem til dette møde. Kopi af mødeindkaldelsen er vedlagt til udvalgets orientering.

Gennem konkrete analyser og oplæg arbejder vi med at styrke og udvikle de enkelte transportformer. Seneste har vi offentliggjort oplæg om havnene og luftfarten, jf. publikationerne "Vækst i danske havne" og "Dansk Luftfart 2015 – muligheder og udfordringer" fra november 2005. Og i september 2005 offentliggjorde vi i publikationen "Godsstrømme" en samlet kortlægning af godsstrømmene til og fra Danmark. Det er således centralt, at vi har et stærkt beslutningsgrundlag.

I 2006 vil der komme yderligere udspil som led i vores samlede arbejde med udfordringerne på godstransportområdet. Der arbejdes bl.a. med vores tilgang til intermodale transport, dvs. bedre samspil mellem de forskellige transportformer. Der skal tilvejebringes viden om hvilke muligheder og barrierer, der kan være for bedre intermodalitet i den danske godstransport, så der kan opnås de bedste muligheder for fleksible anvendelse af alle transportformer.

Samtidig har vi løbende en god dialog med de forskellige dele af godstransporterhvervet om konkrete løsninger. Modulvogntog er et eksempel på en mulighed, som vejtransportbranchen længe har ønsket introduceret i Danmark. Vi undersøger mulighederne i et tæt samarbejde med erhvervet.

Samlet set er der således ikke ét dokument, der hedder regeringens "godsstrategi", men en række sammenhængende indsatsområder, der sigter mod at udvikle gode rammebetingelser for godserhvervet og understøtte en fortsat effektivisering – såvel indenfor den enkelte transportform som i et samspil i mellem transportformer.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen