

er en sum penge, som er stillet til rådighed af Socialministeriet til at lave en rimelig rabatordning.

Vi vil gerne sikre, at de penge, der er stillet til rådighed, bliver brugt så rimeligt som muligt. Og vi synes ikke, at de, der er over 26 år, har mere brug for de her penge end dem, der er under 26 år. Vi synes, at begge grupper har lige meget brug for pengene. Derfor vil vi gerne lave om på ordningen, sådan at de, der er over 26 år, og som er under uddannelse – som er studerende, lærlinge eller elever – også kan få rabatordningen.

Så det er et spørgsmål om at lave en ordning, der er mest muligt retfærdig.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Man har lige meget brug for pengene, siger ordføreren. Men hvorfor er det så, at man faktisk vil stille de studerende, der er under 26 år i dag, og som har muligheden for at få rabatten, ringere med det forslag her? For det er jo det, man vil. Det var det, jeg kunne forstå på ordføreren, der for lidt siden sagde, at man fra Socialdemokratiets side var klar til at sænke rabatten for de studerende, der er under 26 år, for at give mulighed for dem, der er over 26 år, og som i dag ikke har rabatten.

Hvorfor er det, man vil lave den omfordeling, når der åbenbart, som ordføreren jo selv er inde på, efter Socialdemokratiets opfattelse er lige stort behov i de to grupper?

(Kort bemærkning).

**Rasmus Prehn (S):**

Jamen det er heller ikke noget, vi vil. Vi har konstateret, at det er sådan, at med den nuværende ordning er der i dag potentielt 600.000, der kan benytte sig af ordningen. Med det forslag, vi har fremsat, er der altså kun 460.000, der kan bruge ordningen. Så alt tyder på, at vi måske endda kan give en højere rabat, fordi der er færre, der vil søge ind på den her ordning.

Men det, vi siger, er, at når vi nu har det princip, at vi gerne vil realisere det her forslag proveneutralt, må vi sige, at kommer der flere, så er vi villige til at kigge på procentsatsen. Det er i øvrigt noget, jeg har forstået at Venstre også ved andre lejligheder har været positive over for.

Kl. 18.55

Jeg tror ikke, det bliver aktuelt, men det er for at være mest muligt realistisk med de penge, vi nu engang har. Jeg vil da gerne indrømme, at

hvis det er sådan, at Venstre kommer og som tillæg til det her forslag siger, at de gerne vil komme med nogle ekstra penge for ikke at forskelsbehandle nogen, eller for at rabatten ikke skal sættes ned, så vil vi ikke være direkte negative over for det. Det vil vi gerne kigge på. Men jeg tror bare ikke, Venstre kommer med sådan et forslag, og derfor prøver vi at lave om på forslaget inden for den ramme, der allerede er der nu.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

### Afstemning

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

Den sidste sag på dagsordenen var:

**19) Første behandling af beslutningsforslag nr. B 123:**

**Forslag til folketingsbeslutning om en national strategi for godstransport.**

Af Martin Lidegaard (RV), Poul Andersen (S) og Poul Henrik Hedeboe (SF).  
(Fremsat 7/4 2006).

Forslaget sættes til forhandling.

### Forhandling

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Jeg har med stor interesse konstateret, at en række partier har fremsat et forslag til folketingsbeslutning om en national strategi for godstransport.

Jeg er fuldstændig enig i, at det er vigtigt at have en klar strategi for, hvilken udvikling vi ser for os på godsområdet, ikke mindst hvad statens rolle her er. Derfor har jeg allerede igangsat et arbejde med en national godsstrategi, og derfor mener jeg, at forslaget er unødvendigt.

Men det er sagt venligt og høfligt, for det må jo være mig, der ikke har fået solgt mine syns-

punkter godt nok, når nu vi har en strategi – en strategi, der hviler på tre ben. Men da det nu er en aften, hvor mange skal hjem og have varme hveder, har jeg altså besluttet mig for, at jeg vil skære min 11 sider lange tale ned til, at min strategi, som jeg erkender at jeg ikke har solgt godt nok, vil jeg sende til Folketingets Trafikudvalg, til samtlige medlemmer, så de kan studere den, for den er faktisk god.

Jeg kan så sige, at vi forventer allerede i 2007 at kunne præsentere et samlet udspil til en national godsstrategi, som vil trække på alle hidtidige resultater og konklusioner. Af den grund afviser vi dette forslag – men kun af den grund.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Nu blev jeg lidt forvirret. Jeg forstod, at regeringen regnede med at have en godsstrategi klar i 2007. Men det er jo præcis det, som forslaget indeholder et forslag til. Og så foreligger der heller ikke nogen godsstrategi endnu.

Skulle vi så ikke forsøge at møde hinanden i en beretning, der fastsætter, hvad sådan en godsstrategi skal indeholde, sådan at vi kan samarbejde om den, og sådan at vi kan få et bredt flertal, så erhvervene ved, hvad de har at regne med og støtte sig til?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Det tror jeg også at vi kommer til. Der har vi i øvrigt også en god tradition for, at vi plejer at kunne nå hinanden netop på sådan noget som godsområdet.

Når jeg skar det ned, var det, fordi jeg, helt fejlagtigt måske, troede, at det ville være bedst – ellers må jeg, hvis formanden tillader det, begynde at læse min tale forfra, så må jeg give mig tid til det. Sagen er bare den, at vi har en godsstrategi, der hviler på tre ben, og den vil jeg fremsende til Folketinget. Den drejer sig også om EU-området, og den tredje del af godsstrategien vedrører samspillet mellem transportformerne.

Alt det bearbejder vi, det behandler vi, og vi vil fremlægge et samlet udspil til en national godsstrategi for Folketinget til diskussion. Det her er vores oplæg, som vi sender ud til Folketinget.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Når jeg dvæler lidt ved det, er det, fordi der har været afholdt mange konferencer her det sidste par måneder, og der har jo lydt meget, meget dybe suk fra erhvervene, også fra dem, der deltager i ministeriets arbejde om det her. Hvis jeg skal skære det ned, vil jeg sige, at meldingen fra alle dem, der deltager i ministerens møder, er, at der ikke sker noget.

Det er derfor, vi har følt os foranlediget til, på vegne af erhvervet – for vi er meget bekymrede for udviklingen for erhvervene inden for godstransport – at forsøge at sætte en deadline, der ville gøre, at vi var sikre på, at ministeren fik lidt momentum i arbejdet, så han var sikker på at få den rigtige opbakning fra andre ministerier. Det skal jo også til, for at ministeren kan gøre sit arbejde.

Må jeg spørge ministeren: Hvornår i 2007 forventer man at have en godsstrategi?

(Kort bemærkning).

**Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):**

Det kan jeg ikke sige, men jeg kan så afgive det løfte, at jeg vil sørge for, at det bliver i første halvdel.

Så vil jeg sige, at jeg er meget forundret over de udtalelser, Martin Lidegaard kommer med, om, hvad erhvervet siger, for jeg har for nylig nedsat godstransportens tænketank, hvor jeg har samlet hele erhvervet, og det har man sat meget pris på, og det har man takket mig mange gange for. Så jeg forstår slet ikke hr. Martin Lidegaards synspunkt. Men naturligvis lytter jeg til det alligevel.

Kl. 19.00

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ministeren. Vi går i gang med ordfører-rækken. Den første er hr. Jacob Jensen fra Venstre, der kommer løbende frem mod talerstolen.

**Jacob Jensen (V):**

I Venstre er vi meget opmærksom på, at vi skal have en samlet strategi for godstransporten, og at den er nødvendig for vores muligheder i en stigende international konkurrence.

Godstransport har bidraget væsentligt til at skabe mobilitet, vækst og velstand i det danske samfund, og derfor prioriterer Venstre optimale forhold for branchens parter meget højt.

Der er brug for alle transportformer, hvis de fremtidige udfordringer på transportområdet skal håndteres så effektivt som muligt.

Vi hilser derfor velkommen, at regeringen allerede har igangsat en lang række tiltag, der forventes udmøntet i en samlet national godsstrategi. Blandt initiativerne kan jeg nævne investeringsplanen for 2003 med massive investeringer i både bane og vej. Jeg kan nævne overvejslen over broforbindelsen over Femern Bælt, jeg kan nævne etableringen af godstransportens tænketank, som ministeren også nævnte for et øjeblik siden, og endelig kan jeg nævne arbejdet med at udvikle jernbanekapaciteten mellem København og Ringsted som eksempler på disse tiltag.

Allerede i sensommeren i år vil regeringen så præsentere nogle af sine udspil til en samlet godsstrategi, som vi lige hørte for et øjeblik siden vil komme; allerede i første halvdel af 2007 forventes en samlet strategi som sagt at være klar.

Vi er i Venstre sådan set enige med forslagsstillerne i, at en samlet godsstrategi er nødvendig. Vi mener dog, at forslaget, der fremsættes, ikke er ambitiøst nok, når forslaget blot vil pålægge regeringen at komme med en strategi inden juli 2007. Vi ønsker en strategi hurtigst muligt.

Vi kan derfor på den baggrund – og alene på den baggrund – ikke støtte forslaget, men vi vil i stedet for støtte regeringens fortsatte arbejde med initiativer, som skal munde ud i en samlet strategi for godstransporten allerede i starten af 2007 og ikke som foreslået her til næste sommer.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg er jo glad for, at regeringen er fuldstændig enig med forslagsstillerne, og at den eneste årsag til, at Venstre ikke kan støtte det, oven i købet er, at vi har sat en deadline, der hedder 1. juni, og jeg vil gerne på stedet give tilsagn om, at den rykker vi gerne fremad, så Venstre kan være med. Så laver vi en beretning, og så kan vi afslutte den, hvornår vi nu synes at det passer. Det skal slet ikke komme an på det.

For det, der er behov for, synes jeg, er jo at samle de spredte tiltag, som vi har været enige om at sætte i gang, og sige: Hvis vi skal forsøge at få lidt mere gang i det, man kalder de intermodale løsninger, altså at få vej og hav og bane til at spille bedre sammen, kræver det simpelt hen en strategi for, hvor vi starter investeringerne, hvad det er for nogle knudepunkter, vi vil

satse på. Den proces har vi ikke været igennem, og det er den proces jeg hører erhvervene sukke efter kommer i gang.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Jeg er for så vidt enig med spørgeren i behovet for, at vi kigger på en samlet strategi, hvor alle transportformer er indbefattet både enkeltvis og i samspil med hinanden, så jeg kan sådan set ikke sige andet, end at det er vi enige i. Vi ser også frem til, at vi får de udspil fra regeringen og den samlede strategi, som regeringen også lægger op til, og som vi nu har fået lovning på af ministeren.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Men så er vi jo enige om rammen for det her.

Må jeg så spørge Venstres ordfører, om han er enig i, at vi så også skal have en fordomsfri proces i den forstand, at hvis nu erhvervene kommer ud, og det tror jeg de gør, og siger, at de gerne vil have, at vi overvejer at indføre kørselsafgifter for dem, sådan at de får de samme konkurrencevilkår som deres udenlandske konkurrenter, og sådan at de får nogle midler, som de kan bruge til de investeringer, der skal laves på godsområdet – eller hvad man nu måtte få af anbefalinger fra dem, der skal forsøge at tjene penge på det her – så kigger vi fordomsfrit på det. Så lægger vi vores sådan politiske skyttegravs-krig lidt væk og kigger fordomsfrit på det indhold, sådan en strategi bør have for at tilgodese erhvervet.

(Kort bemærkning).

**Jacob Jensen (V):**

Jeg synes altid man skal kigge fordomsfrit på forslag, ikke mindst når de kommer fra et erhverv, som ved, hvor skoen trykker. Det synes jeg vi er forpligtet til at gøre. Jeg vil selvfølgelig ikke stå her og garantere eller love, at vi lige præcis vil gå ind for et specifikt forslag og acceptere det og stemme for det. Jeg vil gerne medgive, at vi kigger på tingene, vi kigger på de ting, der bliver fremlagt, ikke mindst, som sagt, når det kommer fra et erhverv, som ved, hvad det handler om.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Næste ordfører er hr. Poul Andersen.

**Poul Andersen (S):**

Det er jo rart, selv om man er medforslagsstiller, at forretningsordenen følges, at man også har muligheden for at fremlægge sit partis synspunkter.

Jeg synes, det, der kom fra ministeren her, var utrolig flot. Det er sådan, det danske demokrati arbejder bedst, når der er åbenhed over for, at man kommer med noget konstruktivt her. Jeg vil gerne gå videre med de ting, så derfor vil jeg også minimere min taletid og prøve at trække nogle af de ting frem, som jeg mener vi skal være opmærksomme på, for jeg fornemmer meget, at med hensyn til det, hr. Martin Lidegaard har forespurgt ministeren om her, vil ministeren være helt åben over for den proces, der skal i gang. Det synes jeg er flot.

Derfor vil jeg lige trække nogle ting frem, som vi har observeret, og som jeg også synes bør indgå i arbejdet ud over det, der er skitseret i slutningsforslaget. For det er lidt paradoksalt, hvad der sker for øjeblikket, og det accelererer hurtigt, så man heller ikke kan få transporteret gods via jernbanen til nogle af de største byer, og det vil sige, at vi har en situation, hvor vi i stadig stigende grad får sendt gods ud på landevejen på lastbiler.

Vi har yderligere et problem i den forbindelse. De byer, som det her omhandler, og som indgår i overvejelserne om det her, er primært Esbjerg, Randers og Aalborg, og vi har et stort problem i hele trekantområdet op igennem Jylland med hensyn til kapaciteten for lastbiler og i det hele taget trafik. Det er ved at sande til derovre.

Vi bør altså også tage med ind i overvejelserne, hvordan vi kan gøre de ting her, om det er den rigtige pris, der ligger til grund for transporten på jernbanen, om lastbilerne kører for billigt, og hvad der er årsagen til det, sådan at vi også får de ting koblet sammen. Det er ikke kun i Vestdanmark, det samme er også gældende her omkring København.

En anden ting er særtransporterne. Det har jeg prøvet at bore lidt i ved sikkert mange irriterende spørgsmål til ministeren, fordi det har vist sig, at hvis man vil have en opgørelse over de særtransporter, der kører eksempelvis med vindmøller osv., så kan man ikke få en samlet landsopgørelse over det. Det er nogle elementer, der også bør komme med ind i vurderingen af, hvordan vi kan håndtere de ting. Det viser sig, at det er den enkelte politikreds, der har de tal, og jeg vil gerne bede ministeren om at tage det spørgsmål med, om man ikke kan få en samlet

opgørelse fra Rigspolitichefen, for det materiale bør også indgå i de ting her.

I det hele taget gælder det også med hensyn til sørtransporten: Der er ikke nogen tal på det, der er ikke nogen opgørelse over, hvad der egentlig bliver transporteret søværts.

Jeg mener, at vi også bør tænke det her mere ind i i forbindelse med netop vindmølletransporterne, hvor vi har den store belastning på vejene, ikke alene fordi de fylder, men også fordi de udsætter hele vejsystemet for tryk. Vi bør prøve at tænke lidt i nogle andre baner, for at vi kan bruge vores infrastruktur bedst muligt.

Sluttelig vil jeg gerne gentage, hvad jeg sagde indledningsvis her fra Socialdemokratiets side: Det danske demokrati er flot, når ministeren er åben over for, at vi kan være med til ligesom at skitsere grundlaget. Det trækker i en god retning, for vi har alle sammen en fælles interesse i at få det her til at fungere bedst muligt.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren, og den næste ordfører bliver hr. Walther Christophersen.

**Walter Christophersen (DF):**

Dansk Folkeparti finder dette beslutningsforslag overordentlig interessant og i takt med udviklingen af godsmængderne, som forventes at blive tredoblet inden år 2025. Dansk Folkeparti ser med tilfredshed på, at erhvervsøkonomiske og beskæftigelsesmæssige interesser vægtes højt.

Jeg skal særlig fremhæve følgende udsagn fra forslaget:

»Handel og transport er krumtappen i globaliseringen og den økonomiske vækst.«

»Strategien skal fremme international handel, miljørigtige løsninger og beskæftigelse.«

»Formålet med strategien er således at bidrage til udvikling af rammebetingelserne for erhvervene, der fremmer handel, miljø og beskæftigelse i transportsektoren ...«

»Transporterhvervene er i hastig omstilling for at få del i og tilpasse sig de globale og europæiske transportmønstre.«

»Hurtig og smidig overførsel af gods mellem transportformerne er en forudsætning for arbejdet med kombination af transportformer, når der samtidig skal sikres kunderne og de enkelte varegrupper en sikker, effektiv og prisbillig transport.«

»Danmark har stærke kompetencer inden for transport og koordinering af transport. Væksten i markederne for transport og koordinering af

transport ligger langt over andre brancher, og Danmark har de bedste forudsætninger for at vinde yderligere andele i Europa og globalt ...«

Kl. 19.10

I forslaget almindelige bemærkninger hedder det, »at overalt vokser også problemerne med trængsel og forurening...«.

Dansk Folkeparti er enig, for så vidt angår trængsel. For så vidt angår synspunktet om forurening, bør man være opmærksom på, at vi er inde i en meget gunstig udvikling, når det f.eks. gælder miljø- og trafikikkerhed. Luftforureningen fra lastbiler falder år for år, efterhånden som nye miljøvenlige lastbiler erstatter ældre og mere forurenende lastbiler, også selv om trafikken øges. Dansk Folkeparti gør dog opmærksom på, at lastbiler fra især de baltiske og øst-europæiske lande kan være et miljømæssigt problem og bør kontrolleres oftere.

I forslaget hedder det, at formålet med strategien er at fremme de rigtige transportløsninger for forskellige former for gods. Dansk Folkeparti er betænkelig ved formuleringen, idet Dansk Folkeparti finder, at markedet, kunderne og transportudbydere i fællesskab må finde frem til de konkrete transportløsninger. Det politiske system og myndighederne skal holde sig til den i øvrigt afgørende og vigtige opgave at fastlægge og administrere de lovgivningsmæssige rammer.

Første afsnit under bemærkningerne til de enkelte punkter i strategiarbejdet, hvor man taler om godstransport, synes ud fra terminologien at handle om søtransport og ikke godstransport generelt. Inden for vejtransport betragtes f.eks. ikke transport af vindmøller som stykgods, men som en specialtransport. Stykgods inden for landtransport er typisk gods på såkaldte europaller, der køres ind til terminaler fra mange afsendere og køres ud til mange modtagere.

Under forslagens omtale af behovet for tekniske løsninger, er det for Dansk Folkeparti naturligvis nærliggende at pege på modulvogntog, som efter vores opfattelse er den enkeltstående produktudvikling af landtransporten, som på en gang vil medvirke til at løse en lang række af de udfordringer, som beslutningsforslaget i øvrigt opstiller. Modulvogntog lever efter Dansk Folkepartis opfattelse i den grad også op til beslutningsforslagets intentioner om, at strategien derfor også skal have fokus på, hvordan transporten i Danmark kan effektiviseres og optimeres til gavn for både trængselsproblematikken og miljøet.

Dansk Folkeparti konstaterer, at Danmark desværre ikke har et egentligt transportministerium. Forslaget har derfor fat i en meget vigtig pointe, når der står:

»Transportsektorens forhold behandles i næsten alle ministerier og styrelser hver med deres traditioner og regelsæt. Tilsvarende er sektoren præget af mange forskellige slags virksomheder, brancher og organisationer. Arbejdet med en strategi for godstransport skal tage udgangspunkt i samspil og afhængighed mellem transportformerne sø, vej, bane, havn og fly og anvi-se, hvordan de respektive ministerier kan fremme udvikling af godstransport.«

Det er derfor fornuftigt, når det foreslås, at godstransportstrategien skal være funderet under både Transport- og Energiministeriets og Økonomi- og Erhvervsministeriets ressort og gerne udarbejdet i en interministeriel arbejdsgruppe.

Da Dansk Folkeparti er bekendt med, at transport- og energiministeren vil komme med et udspil desangående, vil Dansk Folkeparti afvente dette tiltag og kan som konsekvens heraf ikke stemme for dette i øvrigt fremragende forslag.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg tror, jeg skal kvittere for et af de pænere afslag, jeg har fået i min karriere i Folketinget. Det stod mig ikke helt klart, hvorfor det var, man ikke ville stemme for forslaget, ud over at man også afventede et udspil fra regeringen. Men nu har vi jo fået at vide af regeringen, at den fremskynder arbejdet, og at den gerne vil være med til at diskutere, hvad indholdet skal være, og vi derfor forhåbentlig kan afgive en fælles beretning og afslutte sagen i al mindelighed. Det vil jeg bare håbe at Dansk Folkeparti vil være med til at gøre sammen med os. Det er det ene spørgsmål.

Så vil jeg bare lige spørge, om jeg hørte rigtigt, om Dansk Folkepartis ordfører virkelig i ramme alvor sagde, at der ikke var nogen forureningsproblemer i forbindelse med CO<sub>2</sub> og partikkelforurening i byerne, for det plejer i hvert fald ikke at være Dansk Folkepartis holdning.

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Vi ser frem til det tiltag, der nu bliver gjort af transport- og energiministeren, og vil analysere dette og på den baggrund selvfølgelig være me-

get positive over for det, hr. Martin Lidegaard lige har nævnt.

For så vidt angår det miljømæssige, vil jeg blot pointere, at vi i den her problematik skal se lidt længere frem. Vi skal forholde os til de miljørigtige tiltag, der bliver gjort, for i særdeleshed er det jo lastbiler med euromotorer 4 og 5, som vi taler om, og som der er ganske mange af på markedet.

Kl. 19.15

Det, vi skal forholde os til, er, at der kommer ældre biler fra Østeuropa, og at vi ved at indføre modulvogntog vil reducere antallet af lastvognstrækkere. Det vil som konsekvens også nedsætte CO<sub>2</sub>-forureningen, noget, der selvfølgelig også fokuserer på Kyotoaftalen.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Jeg er for så vidt helt enig med hr. Walter Christophersen i, at der er mange lovende teknologier. Må jeg ikke bare anbefale hr. Christophersen at tale med sin partikollega hr. Jørn Dohrmann, fordi vi i en anden sammenhæng behandler et forslag, hvor vi netop vil påbyde biler, også østeuropæiske, at benytte de nyeste standarder, hvis de skal køre i de store byer, hvor vi har de største partikkelproblemer.

Så kunne jeg i øvrigt godt tænke mig at høre, om ikke hr. Walter Christophersen dog kan bekræfte, at den eneste sektor i Danmark og i Europa i øvrigt, som ikke har oplevet en stabilisering af CO<sub>2</sub>-udslippet, er transportsektoren. Den har været støt stigende og er stadig væk støt stigende med hensyn til CO<sub>2</sub>-udledning. Derfor er det et af de områder, vi skal have fat i.

Jeg deler sådan set hr. Christophersens optimisme. Det kan sagtens lade sig gøre, men en del af løsningen er da nogle politiske initiativer.

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Jeg er helt enig med hr. Martin Lidegaard i, at der selvfølgelig også på det her område skal tages politiske initiativer. Det er vi forpligtet til, og vi er forpligtet til, at de CO<sub>2</sub>-udledninger, vi har nu, selvfølgelig skal reduceres. Det er i alles interesse. Det er jeg helt sikker på at min kollega hr. Jørn Dohrmann selvfølgelig også arbejder for i Miljø- og Planlægningsudvalget.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Jeg bed også mærke i ordførerens bemærkninger om, at vi skulle passe på med politiske initiativer, for jeg forstod det sådan, at markedet klarede det i stor udstrækning, men der er selvfølgelig politiske initiativer at tage omkring miljø.

Der er vel også et andet område, hvis vi kigger på, hvordan vi i Danmark prioriterer prisen på godstransport i forhold til Sverige. Der er en forskel på de takster, man betaler for at bruge skinnerne. Der er forskel på flyafgifterne i de forskellige lande; der er nogle lande, der er på vej op, og Danmark er på vej ned. Så der er vel brug for politiske initiativer stadig væk.

(Kort bemærkning).

**Walter Christophersen (DF):**

Jo, men de politiske initiativer skal selvfølgelig forstås som de rammer, der skal sættes for erhvervet, og det er jo allerede gjort. Men selvfølgelig skal der arbejdes med det, det skal der jo med alt. Sådan er det.

Som et kuriosum kan jeg da lige nævne for hr. Poul Henrik Hedeboe, at EU f.eks. nu er begyndt at neddrose, når det gælder intentionerne om at få mere gods på jernbane. Man er begyndt at spekulere meget over, hvorvidt det i det hele taget er muligt. Og man begynder at revidere sine meninger om lastbiltransport, som stiger og stiger. Så der sker noget inden for området også på europæisk plan.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Næste ordfører er fru Henriette Kjær.

**Henriette Kjær (KF):**

Jeg vil starte med at sige, at Det Konservative Folkeparti ikke kan støtte forslaget. Og årsagen til, at vi ikke kan støtte dette ellers meget fornuftige forslag, er, at transportministeren allerede er i gang med at formulere en national godsstrategi. Vi er nemlig helt enige med forslagsstillerne om, at med den hastighed, godsmængden øges, er der behov for en handlingsplan, en strategi, eller hvad vi nu skal kalde det, for at kunne håndtere den udfordring, vi står over for.

Derfor sidder man netop nu i Transportministeriet og arbejder på en strategi, og som ministeren også nævnte, er der tre store hovedområder, som der vil komme særlig fokus på, nemlig infrastrukturen, en effektivisering af de enkelte

transportformer og samspillet mellem de forskellige transportformer.

Jeg synes også, det er helt nødvendigt, at vi får kortlagt behovet for både anlæg og udvidelse af de eksisterende veje, men selvfølgelig også for en bedre infrastruktur for godstransporten. Der er det også meget aktuelt at nævne diskussionen om jernbanestrækningen København-Ringsted.

Spørgsmålet om en mere effektiv transportsektor er interessant, fordi vi kan se, at hvis man screener et område med fokus på svagheder og styrker, så har vi et rigtig godt grundlag at træffe beslutning ud fra.

Kl. 19.20

Vi har f.eks. haft en rigtig god debat her i salen om luftfartsredegørelsen, der meget præcist pegede på en række problemstillinger og forslag til tiltag, der er nødvendige, hvis vi ønsker den effektivitet i luftfarten i fremtiden, som er nødvendig for, at den bliver en effektiv spiller på transportmarkedet. Kan vi gøre det samme med de andre transportbrancher, tror jeg, vi kunne få sat gang i en meget nyttig proces, så det håber jeg bliver tilfældet.

Forslagsstillerne nævner i deres beslutningsforslag, at Transportministeriet har sat fokus på intermodalitet, og det er jo også meget, meget vigtigt, at vi får et bedre samspil mellem de forskellige transportformer, hvis vi skal transportere de her stigende godsmængder, vi kan se frem til.

Så ministeren er altså i fuld sving, og jeg håber da bestemt også og synes, det vil være i en god ånd, at vi, hvis forslagsstillerne har noget, som ikke er omfattet af det, ministeren er i gang med, i fred og fordragelighed får det indarbejdet.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Nu håber jeg, at jeg kan formulere mig på en måde, så fru Henriette Kjær ikke også bliver gal på mig, som hun blev det på de sidste spørgsmål.

Men det er i al venlighed, jeg nu vil spørge, for noget af det, som jeg synes måske kunne være interessant at få indarbejdet i en beretning, der flugter helt med de tre ben, som ministeren har valgt, er jo, hvad sådan en strategi skal bruges til. Altså, hvad er det for nogle sådan overordnede mål eller pejlemærker, eller hvad vi nu skal kalde dem, vi skal gå efter?

Der har vi foreslået at kigge lidt på miljøeffekterne, på trængselsproblematikken og på be-

skæftigelseseffekten, da det også handler lidt om, hvad Danmark skal leve af i fremtiden. Er det sådan nogle overordnede områder, som De Konservative også vil synes er interessante at nærme sig, som en strategi skal løse?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Jeg er fuldstændig enig. Det er tre virkelig gode pejlemærker. Jeg synes, miljø naturligvis er interessant, fordi vi bliver nødt til at gøre noget ved det miljøproblem, der er, så det kommer vi ikke uden om at diskutere på en eller anden måde.

Så er der trængselsproblemerne, det giver sig selv, også i nogle af de ben, ministeren har nævnt, for det er jo også afgørende for, at man kan være både på land, til vands og i luften.

Spørgsmålet om beskæftigelse synes jeg bestemt også er interessant, så vi ikke får udflaget alle vores lastbiler, eller hvad det end måtte være, at der er en ordentlig uddannelse inden for den her branche, at det er et fag med høj respekt inden for de forskellige transportformer. Så det er jeg meget åben over for at vi selvfølgelig ser grundigt på.

(Kort bemærkning).

**Martin Lidegaard (RV):**

Det er jeg utrolig glad for at høre. Er De Konservative også åbne over for midlerne? Altså, hvis nu nogle af de her brancheorganisationer selv kommer ud og går forrest også med nogle af de forslag, som måske ikke traditionelt har groet i den konservative baghave, som f.eks. kørselsafgifter for tunge køretøjer, som der går rygter om at branchen måske gerne selv vil foreslå over for regeringen, kan man så sige det på den måde, at fru Henriette Kjær ikke på forhånd vil afvise nogen af de her forslag?

(Kort bemærkning).

**Henriette Kjær (KF):**

Altså, lige præcis det eksempel har jeg jo afvist mange gange hernede, men jeg mener da, vi har en forpligtelse til at være åbne over for det, eksperterne kommer med.

Så kan der være nogle politiske hensyn, som gør, at man i sidste ende må sige nej til det. For mig er det i hvert fald vigtigt, at de samlede afgifter ikke stiger, og der er sådan forskellige hensyn at tage. Men jeg vil ikke male mig op i et hjørne, inden vi får anbefalinger.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg siger tak til ordføreren og beder den næste ordfører, hr. Poul Henrik Hedeboe, komme på talerstolen.

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

I SF er vi også meget fornøjede over den positive måde, det her er modtaget på. Ministeren har spillet meget åbent ud, så jeg vil ikke sige en hel masse, men pege på nogle områder, hvor vi kan se, at på et eller andet tidspunkt kan det godt være, den gode stemning får det lidt svært, når vi begynder at fokusere på, hvad der i virkeligheden er behov for. Det er så der, vores uenigheder kommer.

Men foreløbig er det jo lagt meget godt til rette, og ud fra det her kan vi sikkert få en beretning, som vi kan stemme for, så vi kan nå til bunds i problemerne. Vi skal have overblikket, før vi kan begynde at diskutere, om det er rigtigt at gå den ene eller den anden vej.

Hvis vi kigger på lastvognstrafikken, så vil vi i SF, når vi kigger fremad, få meget svært ved ikke at tro på, at der skulle indføres en dansk model af Maut, altså lastbilafgifter i lighed med i Tyskland eller noget i den retning. Det er jo et miljøltiltag, som vi tror på er noget der kommer, og det er klart noget, der skal diskuteres i sådan en strategi her.

Kl. 19.25

Hvad jernbane angår, er det jo også meget relevant, når vi skal kigge lidt visionært frem, at se på, om det er de rigtige skinneafgifter, vi har, f.eks. i forhold til Sverige, hvor man har valgt en anden politik. Det er også et større land med længere strækninger, men man har trods alt valgt en anden politik.

Når vi så kigger på vores sidestrækninger – vi ved fra jernbaneoperatørerne, at de fokuserer meget på hovedstrækningerne, de fokuserer meget på, at det er transittrafik – og igen, når vi ser fremad, tror jeg, det er fornuftigt at kigge på de danske havne og se på en sidestrækning som Esbjerg og en havn, der ligger der.

Hvis vi vælger en nybygningsløsning for jernbanetrafikken København-Ringsted, kommer Køge lige pludselig ind som en havn og en mulighed, og den er nok mere fremtidssikret end f.eks. Tåstrup. Der ligger virkelig en politik der, som er interessant og meget relevant at tage fat på. Hvad er status for Århus med hensyn til havn, godstrafik og søtransport?

Noget, vi også bliver nødt til at kigge på, er vel fly. Vi kan tage passagerafgiften. Den er selv-

følgelig for passagerer, men vi går i en retning, hvor vi reducerer udgifterne til fly. Vi tror på, at vi, når vi ser miljømæssigt på det, ikke skal gå den vej. Vi skulle nok snarere gå den modsatte vej.

Vi er meget fornøjede over, at der er vilje til sammen at gå i dybden med det her, og glæder os til at begynde at bokse om de enkelte områder.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Den sidste ordfører bliver hr. Rune Lund.

**Rune Lund (EL):**

Det er jo en lidt sjov debat, vi har her. Der bliver fremsat et forslag om at udarbejde en national strategi for godstransport, og så får jeg at vide, at sådan en er på vej, og det er jo sådan set godt og positivt, kan man sige.

Med hensyn til forslaget er Enhedslisten meget positiv. Vi finder det vigtigt, men vi har også en række kommentarer.

Som på energiområdet er det vigtigt at have en langsigtet strategi, og det skal man selvfølgelig have. Det gælder også transportområdet, det gælder for gods, og det gælder, at det skal være den mindst miljøbelastende transportform, der bliver fremmet. Og der er det jo, at Enhedslisten ser verden sådan, at det jo ikke altid er foreneligt med ønsket fra forslagsstillerne om ikke at forvride konkurrencesituationen, som den måles i dag mellem forskellige godstransportformer.

Der må jeg da også sige fra Enhedslistens side, at vi er meget villige til at se på, hvordan vi kan fremme den mindst forurenende transportform, også selv om det måtte forrykke balancen i forhold til konkurrencen mellem, hvad der bliver transporteret på lastbil, på gummihjul, og hvad der i dag bliver transportere på skinner. Vi mener faktisk, at med den måde, prisstrukturen er lavet på i dag, betyder det, at godstransporten står i en ringere konkurrencesituation, end den egentlig burde gøre.

Derfor er der altså et spørgsmål, som skal besvares, og det er: Hvordan forholder forslagsstillerne sig til, hvad udgangspunktet er for at vurdere, hvorvidt der er konkurrenceforvridding mellem transportformerne? Det er ikke totalt klart, men det er selvfølgelig noget, som vil indgå i nogle diskussioner om at lave en strategi på transportområdet for gods.

Jeg vil særlig hæfte mig ved behovet for en ny infrastruktur på jernbaneanområdet, behovet for



terminaler til omlastning af gods fra jernbane til skib, lokale omlastningsmuligheder for jernbanegods, lokal transport med coaster og også at få sat på nye transportmidler f.eks. på jernbaneområdet, der kan gøre det muligt at have mere lokal transport af gods på jernbane og at gøre det mere miljøvenligt.

Kl. 19.30

Et andet aspekt er, hvordan Danmark skal leve op til egne og EU-målsætninger om at øge godstransporten på jernbane. Det kræver bedre godskapacitet, og det kræver, at den nuværende forsømte infrastruktur genoprettes, så nogle af de selskaber, der rent faktisk gerne vil køre med gods i Danmark, også kan komme til det. Den misligholdelse af lokale jernbaner, som er realiteten i dag, ville aldrig være blevet accepteret, hvis det var vejforbindelser, der var tale om, men løsningen er måske, at man i fraværet af private transportører, der ikke finder det tilstrækkelig rentabelt, giver de lokale togselskaber mulighed for at køre mere gods rundt i landet. Der er i hvert fald også nogle muligheder her, som vi mener man kan kigge på.

Med de ord vil jeg sige, at Enhedslisten selvfølgelig er positivt indstillet over for at udarbejde en national strategi for godstransport. Det mangler vi i høj grad, og det kan heller ikke gå for hurtigt med at få lavet en sådan strategi.

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Tak til ordføreren. Den næste ordfører bliver hr. Martin Lidegaard som ordfører for forslagsstillerne.

**Martin Lidegaard (RV):**

Tak for den overvældende positive behandling, vores forslag har fået hele vejen rundt. Jeg tror godt, jeg kan sige på forslagsstillerens vegne, at det næsten var mere, end vi havde turdet håbe på.

Venstre vil gerne have, at forslaget fremmes, så vi kan få strategien hurtigere på plads. Socialdemokraterne nævner forskellige ting, som jeg er meget enig i, herunder vindmøllerne. SF nævner – og det er jeg personlig enig i, men det er jeg til gengæld ikke sikker på gælder hele salen – at det er et spørgsmål om tid, før vi også skal have Maut i Danmark; det er også et stort ønske fra erhvervet, tror jeg. Enhedslisten nævner, at de ikke ønsker en fair konkurrence over for udlandet. Jeg tror, det er et element, vi bliver nødt

til at tage med, og jeg håber også, Enhedslisten har bemærket, at vi netop lægger vægt på miljø, trængsel og beskæftigelse. Det vil altså sige, at vi har miljøet med.

Jeg glemte Dansk Folkeparti et øjeblik, men jeg kunne dårligt nok selv have forelagt forslaget bedre, end hr. Walter Christophersen gjorde, så jeg er også glad for støtten herfra.

Jeg mener, at den måde, vi kan komme videre med sagen på, er, at nu vi sætter os sammen i Trafikudvalget og prøver at se, om ikke vi kan skrive en beretning, hvor vi kombinerer det arbejde, ministeren nu har sat i gang, med nogle af de intentioner og ønsker, vi har, og fastsætter en dato primo 2007. Til den tid kan vi så gå videre og samle handsken op, når der kommer et udspil fra ministeren.

Med disse ord vil jeg gerne takke for en velvillig behandling af forslaget.

Hermed sluttede forhandlingen, og forslaget overgik derefter til anden (sidste) behandling.

## Afstemning

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Jeg foreslår, at forslaget til folketingsbeslutning henvises til Trafikudvalget. Hvis ingen gør indsigelse, betragter jeg det som vedtaget. (*Ophold*). Det er vedtaget.

---

## Meddelelser fra formanden

**Anden næstformand (Poul Nødgaard):**

Der er ikke mere på dagsordenen.

Folketingets næste møde afholdes tirsdag den 16. maj 2006 kl. 13.00.

Angående dagsordenen skal jeg henvise til den dagsorden, der er opslået i salen.

Med hensyn til de øvrige møder i den kommende uge skal jeg henvise til den omdelte ugeplan.

Mødet hævet kl. 19.34

---