

Skriftlig redegørelse

(Redegørelsen er optrykt i den ordlyd, hvori den er modtaget).

Redegørelse af 14/4 09 om fremtidens gods-transport.

(Redegørelse nr. R 13).

Transportministeren (Lars Barfoed):

Infrastrukturkommissionen har i sin betænkning fra januar 2008 analyseret godstransporten i Danmark. Regeringen fremlagde udspillet »Bæredygtig transport – bedre infrastruktur« i december 2008. Med den politiske aftale »En grøn Transportpolitik« fra 29. januar 2009 er regeringen sammen med Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance enige om en række overordnede principper og konkrete initiativer som led i en grøn transportpolitik.

Nærværende redegørelse handler om, hvad disse rammer betyder for Danmarks godstransport, og beskriver derigennem den samlede godsstrategi som anført i regeringsgrundlaget.

1. DE GODSPOLITISKE UDFORDRINGER OG MÅL

1.1. Godstransport – et tandhjul i den danske økonomi

Transportministeriet ønsker en effektiv, innovativ og miljøvenlig godstransport, hvor udviklingen og dynamikken præges af et tæt samspil mellem alle aktører. Godstransporten er et vigtigt tandhjul i den danske økonomi og et vigtigt indsatsområde ift. målsætningen om en grønne transportsektor. Hvert år transporteres over 200 mio. ton gods med start og slutdestination i Danmark. Det svarer til over 37.000 kilo gods pr. dansker fra spædbarn til olding hvert eneste år.

Godstransporten er i dag komplekst, og består af tusindvis af transportvirksomheder med højt udviklede IT-systemer, dygtige chauffører, jernbaneoperatører, globalt orienterede rederier, speditører, havne, havnevirksomheder, landtransportcentre, kombiterminaler og cargocentre m.m.

På havnene mødes sø- og landtransporten i form af vej- og banetransport. I landtransportcentrene indleveres godset og omlades fra lastbil til lastbil. I kombiterminalerne mødes lastbiltrafikken og jernbanen, og i cargo-centret i Køben-

havns Lufthavn flyves højværdigods ind direkte fra udlandet. Et effektivt samspil mellem alle aktørerne er afgørende for at sikre fleksible varestrømme til borgere og erhvervsliv.

Godstransporten er i takt med mere åbne grænser, og nye teknologiske muligheder, i høj grad blevet international. Godstransport omfatter i stadig større grad lange *transportkæder*, som involverer mange transportformer. Inden kaffen står klar på morgenbordet i de danske hjem, kan den have været igennem mere end 20 transportvirksomheder i mange lande på vej fra Afrika eller Latinamerika.

Til trods for erhvervets betydning for det danske samfund er der ofte en tendens til, at de gevinster godstransporten giver den enkelte, overses i hverdagen. Man opdager ofte kun erhvervets betydning, når godstransporten en sjælden gang svigter, f.eks. hvis supermarkedet løber tør for mælk, eller varerne bestilt på internettet ikke når frem. Godstransportens betydning rækker langt videre end det, den enkelte borger umiddelbart oplever.

1.2. Hele erhvervet skal bidrage til fremtidens godstransportsystem

Dansk godstransport handler om alt lige fra den lille lastbil, der flere gange om ugen bringer reservedele frem til det lokale værksted, til de store danskejede containerskibe på verdenshavene.

Lastbilen er ofte det sidste led i transportkæderne, når varerne skal leveres til fabrikkerne, til butikkerne eller direkte til den enkelte borger. Den nationale godstransport domineres derfor af lastbilerne, som står for ca. 80 pct. af det samlede godstransportarbejde i Danmark. Skibe og færger står for ca. 19 pct., mens jernbane står for ca. 1 pct.

Lastbilerne vil også om 15-20 år være den dominerende godstransportform i Danmark, selvom andre transportmidler vil overtage en større andel af den voksende transport. Det er derfor vigtigt, at lastbilerne bliver så effektive, trafik-sikre og miljøvenlige som muligt.

Skibsfarten er den dominerende transportform i den internationale godstransport. Den omfatter dels import og eksport af varer til og fra Danmark, dels transittransport gennem Danmark. Opgjort i ton står skibene for ca. 67 pct. af den internationale godstransport til og fra Danmark, mens lastbiler og jernbanen står for henholdsvis ca. 28 pct. og ca. 5 pct. En grøn vækst i godstransporten kræver, at søfarten og bane-