

dannelse samt synlighed af resultater og viden om teknologisk hjælpeudstyr inden for rammerne af Transportministeriets Center for Grøn Transport.

Også *godstogene skal forbedres*. Et lastet godstog vil – alt efter strækning og godstype – udlede tre gange mindre CO₂, end hvis transporten skulle foregå med lastbil. Men banegodstransportens belastning af miljøet kan reduceres yderligere gennem miljørigtig kørsel. Transportministeriet vil fremme energieffektivisering af eksisterende tog gennem en række tiltag såsom optimering af det enkelte togs køremåde og intelligent energistyring ombord.

Elektrificering af jernbanen baseret på vedvarende energi kan være et vigtigt bidrag til mere miljøvenlig banegodstransport. Elektriske lokomotiver udnytter energien bedre end diesellokomotiver. Med »Aftale om en grøn transportpoli-

tik« skal der udarbejdes en strategisk analyse af en yderligere elektrificering af jernbanenettet.

Den nye grønne kørselsafgift vil endvidere kunne understøtte en omlægning af godstransporterne.

Men der er behov for at tænke langsigtet i forskning, udvikling og innovation, hvis målet om en langt grønnere transport skal nås, uden at man griber til meget omkostningskrævende begrænsninger af mobiliteten.

For at understøtte implementeringen af Grøn Transportvision DK har Transportministeriet netop etableret et Center for Grøn Transport i Transportministeriet (Færdselsstyrelsen). Center for Grøn Transport skal sikre tæt sammenhæng mellem de initiativer, der gennemføres på kort sigt, udviklingen og den praktiske implementering af nye teknologier samt den langsigtede indsats.

Indsatsen for en bæredygtig godstransport med mindre CO₂

- Konkrete tiltag under Grøn TransportvisionDK, der understøtter en grønnere godstransport
- Generel styrkelse af jernbanen, hvilket også vil medføre en udbygning af centrale godsbanekorridorer
- Bedre forbindelser til havnene
- En grøn kørselsafgift for de tunge køretøjer
- Danmark skal være et attraktivt testmarked for fremtidens teknologier

3. EN EFFEKTIV INFRASTRUKTUR – MINDRE TRÆNGSEL OG BEDRE MOBILITET.

En effektiv og velfungerende infrastruktur er afgørende for godstransporten. Det handler om udbygningen af den grundlæggende infrastruktur, men også om kvaliteten og moderniseringen af den.

3.1. Udbygning af jernbaneinfrastrukturen

En større del af væksten i godstransporten skal ske på banen – både for at aflaste vejnettet og for at forbedre miljøet. Banegodstrafikken er mest konkurrencedygtig ved transport af større mængder over længere distancer og er derfor særligt interessant for de internationale transportere.

Moderniseringen af jernbanen omfatter en genopretning af skinnenettet, en totalmodernisering af signalsystemet, der lever op til fælles-europæiske standarder, og en betydelig udbygning af jernbanenettets kapacitet, der også kommer banegodset til gavn. Investeringsstrategien

understøtter banegodstransporten der, hvor den har det største potentiale, nemlig på transitgods og internationale transporter.

Der er lagt op til en historisk investering på omkring 50 mia. kr. i en samlet udbygning af hele jernbanekorridoren fra Øresund via Femern til Tyskland. Investeringen omfatter den faste forbindelse over Femern Bælt, udbygning af jernbanen mellem Rødby og Ringsted, større kapacitet mellem Ringsted og København samt en VVM-undersøgelse af kapaciteten på Kastrupbanen. Med denne prioritering bliver der skabt en fremtidssikret godskorridor fra Øresundsområdet til det europæiske kontinent, som samtidig kan frigøre kapacitet til landsdelstrafikken mellem Sjælland, Fyn og Jylland. Dermed skabes effektive rammer for, at en større del af den forventede vækst i transittrafikken mellem nord og resten af Europa kan ske på bane.

Godskorridoren på langs i Jylland styrkes ved etablering af dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens. Projektet vil særligt styrke transporter mellem de jyske fremstillingsvirksomheder,