

situation og til planlægning af leverancer. Nye køretøjsteknologier med mindre støj og luftforurening kan ligeledes tilgodese bymiljøet.

Transportministeriet lægger op til at gennemføre en analyse af godstransport til byerne, der bl.a. vil undersøge eventuelle barrierer for effektiv distribution til byerne, herunder nye organisationsformer og erfaringer med regelsæt og restriktioner for godstransport i byer.

Indsats for godstransport til byerne

- Analyse af mulighederne for at styrke effektiv distribution til byerne under hensyntagen til miljø og trafikikkerhed
- Afdækning af mulighederne for at anvende ITS som virkemiddel til at effektivisere godstransporterne til byerne

6. EFFEKTIVE GODSTRANSPORTKÆDER

Samspillet mellem transportformerne er afhængig af tilgængelighed og effektivitet i havne og transportknudepunkter, men også eksterne forhold som kørselsafgifter og krav til køre- og hviletid påvirker behov og muligheder for at udvikle et godt samspil.

Det kræver et konkret samarbejde på tværs, hvor Transportministeriet – ud over de konkrete initiativer nævnt nedenfor – vil fortsætte samarbejdet i Godstransportens Tænketaank, der allerede har skabt en god platform for at opbygge et bedre samspil mellem transportformene.

6.1. Styrkelse af banegodstransporten

Styrkelsen af banegodstransport vil primært ske via de kommende års betydelige investeringer. Det handler om den overordnede baneinfrastruktur, gode baneforbindelser til de større havne, mere effektive terminaler og en styrkelse af jernbanegods i EU-regi. I aftalen »En grøn transportpolitik« er der, ud over de konkrete investeringsprojekter, afsat 200 mio. kr. til fremme af godstrafik på jernbanen.

Effektive kombiterminaler er et vigtigt element i at styrke banegodstransporten – men er også en særlig udfordring. Effektiviteten har betydning for, hvor attraktivt det er at benytte banegodstransporter. For at fremme konkurrencen for banegods har Transportministeriet udstedt en bekendtgørelse om modtagepligt på kombi-

terminalerne, der skal give fri og ikke-diskriminerende adgang til kombiterminalerne.

Der er endvidere i aftale om »En grøn transportpolitik« afsat midler til en analyse af mulighederne for at etablere en kombiterminal ved Køge, hvis Folketinget beslutter at anlægge en ny bane København-Køge-Ringsted.

Herudover igangsættes initiativer, der vil øge kapaciteten for jernbanegods på kort sigt. F.eks. vil hastigheden for godstog blive forøget, ligesom der arbejdes for en harmonisering af regler vedrørende bremses, vægt, hastighed og længde af tog med vores nabolande.

Transportministeriet vil i 2009 præsentere et samlet udspil vedr. perspektiverne for udvikling af banegodstrafikken, jf. regeringsgrundlaget, hvor der lægges særlig vægt på at styrke mulighederne for godstransport på bane.

6.2. Effektive vejgodstransporter

Med »En grøn transportpolitik« og regeringens øvrige indsats iværksættes en række initiativer, der bidrager til at effektivisere vejgodstransporten. Det drejer sig om konkrete investeringer, der mindsker trængslen, en ambitiøs ITS-indsats, indførelse af grønne kørselsafgifter, forlængelse af forsøg med modulvogntog og udbygning af rastepladser.

Regeringen lægger med hensyn til ITS vægt på, at der etableres den grundlæggende digitale infrastruktur med oplysninger om vejnet og trafik, jf. afsnit 3.4.

Regeringen vil fremsætte lovforslag i Folketingssamlingen 2009-10 med henblik på at indføre grønne kørselsafgifter.

Modulvogntog styrker grundlaget for effektive og miljørigtige transportere. Det aktuelle forsøg er tilrettelagt, så landets største havne og jernbaneterminaler får en central rolle. Hermed styrkes samspillet mellem transportformerne. Der inviteres til, at konkrete virksomheder tæt på det udpegede vejnet kan deltage i modulvogntogsforsøget under forudsætning af, at de selv finansierer den nødvendige tilretning af vejnettet. Internationalt er der et stort potentiale i at kunne køre med modulvogntog, og Transportministeriet vil derfor arbejde for en udbredelse af modulvogntog i Europa. På kort sigt arbejdes der aktivt for et udvidet forsøg fra Norden via Nordtyskland til Nederlandene.

Endelig vil Transportministeriet i 2009 fremlægge en analyse af muligheder og omkostninger ved at tillade højere totalvægt og større akseltryk for lastbiler.