

fald er vi også af den opfattelse, at man skal gøre, hvad man kan, for at sikre, at mest muligt gods transporteres hensigtsmæssigt, og i begrebet hensigtsmæssigt ligger det naturligvis i den her sammenhæng, at det foregår på en omkostningsbevidst måde, men ikke mindst også foregår på en måde, som tager vidtstrakt hensyn til de målsætninger, der er på miljø- og klimaområdet.

Der er jo ingen tvivl om, at det at transportere gods også har en belastningsside, og den skal vi selvfølgelig forholde os til, og den skal vi forsøge at eliminere, i det omfang det er muligt. Der er både den side, som handler om den deciderede forurening, altså partikelforurening og lignende, som går ud over sundhed og helbred – her kan der sættes stærkt ind, og der kan også sættes stærkere ind, end man har gjort hidtil – og der er den side, der handler om den mere klimamæssige belastning, som jo også er en slags forurening, og her må man i allerhøjeste grad også sige, at det betyder noget, hvordan vi tilrettelægger hele godstransportområdet.

Der vil jeg så igen nævne, at vi synes, at man både med den redegørelse, der ligger her til debatten i dag, og med det, der ligger bag, nemlig en bred aftale i Folketinget om en grøn transportpolitik, er kommet et godt stykke hen ad vejen og i alt fald har et bedre fundament at bygge på, end man har haft i nogle år. Det er vi godt tilfredse med. Det betyder selvfølgelig ikke, at vi ikke mener, at der ikke også i forhold til det fundament kan laves forbedringer. Hvis vi bestemte alene fra Det Radikale Venstres side, ville vi satsе endnu stærkere på en udvikling, der handlede om skinner, og på en udvikling, der handlede om skibe. De to elementer er trods alt dem, der med den viden, vi har i dag, på den bedste måde kan sikre, at gods transporteres i forhold til de målsætninger, som jeg nævnte før omkring miljø og klima. Og det er fortsat vores opfattelse, at man skal bruge den kommende tid i forligskredsen til at udvikle redskaber, som kan opfylde sådan en målsætning, og vi kommer gerne med bidrag til, hvor man kan komme længere på det felt. De forhandlinger føres jo sådan set løbende, og derfor håber vi også, at der hos de øvrige partier og ikke mindst hos regeringspartierne er en vilje til helt fordomsfrit at gå ind i at se på, om der også undervejs skal justeres i forhold til de målsætninger, der er stillet op for en grøn transportpolitik. Vi tror nemlig, at der hele tiden vil være forbedringer at hente, og vi synes, vi også løbende får bidrag fra forskere og andre med

stor viden på området, som fortæller os, hvordan man kan gøre tingene bedre, og det synes vi man skal lytte til.

Men som sagt: Vi synes, at vi har et godt afsæt i dag, og vi er i de store træk tilfredse med den redegørelse, som ministeren har givet skriftligt.

Kl. 14:13

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren. Så er turen kommet til transportministeren.

Kl. 14:13

Transportministeren (Lars Barfoed):

Jeg vil gerne sige tak for en både god og konstruktiv debat om godspolitikken på transportområdet. Det er en vigtig debat, og jeg har faktisk glædet mig til den. Det har jo længe været undervejs, at vi fra regeringens side ville fremlægge sådan en redegørelse om godstransport, og derfor har jeg også bedt Folketinget om en debat om den, for jeg synes, det er vigtigt, at vi får den her debat for at understrege godstransporterhvervets vigtighed, og for at vi får lejlighed til at diskutere, hvordan vi politisk kan bidrage til at skabe bedre rammevilkår for godstransporterhvervet i fremtiden, afbalanceret med at vi samtidig ønsker en grønnere transportpolitik i Danmark.

Baggrunden er jo, at vi først fik rapporten fra Infrastrukturkommissionen, der fremlagde perspektiverne for udviklingen i trafikken i Danmark frem mod 2030. På det grundlag fremlagde regeringen så sit transportpolitiske udspil i december måned, det, vi kalder »Bæredygtig transport – bedre infrastruktur«, og igen på baggrund af regeringens transportpolitiske udspil forhandlede vi så med partierne i januar måned og blev enige om aftalen om grøn transport, som jo ikke mindst er en investeringsaftale om investeringer i infrastrukturen i Danmark frem mod 2020.

På baggrund af alt det diskuterer vi så i dag redegørelsen fra regeringen om godstransporten. Det er jo som sagt, fordi vi gerne vil sætte fokus fra regeringens side på, hvordan den fortsatte udvikling af godsområdet kan understøttes på både 10-, 20- og 30-års sigt, for det handler om, at vi skal sikre en godstransport, der er i absolut international topklasse. Jeg understreger lidt sammenhængen fra Infrastrukturkommissionens og regeringens udspil, investeringsaftalen fra januar om grøn transport og så godsredegørelsen i dag, fordi det er vigtigt for mig som transportminister at gøre det klart, at vi fra regeringens side ønsker en sammenhængende trans-