

Tale til Transportens dag 2010

Indledning

Peder Holdgaard kørte i 1870'erne som fragtmand på en del af den tværjyske landevej mellem Herning og Silkeborg.

Vognen var ofte lastet med svin til slagteriet i Silkeborg. I byen hentede han tømmer, kunstgødning og kolonialvarer, der blev fragtet hjem til Herning.

Turen mellem de to byer og hjem igen kunne nemt tage ham 12 timer. Men så standsede han også ved de tre kroer, der fandtes langs landevejen.

I dag, hvor vi kan tage over Atlanten på den halve tid af Peder Holdgaards rejse – og endda spise undervejs, virker Peders tur mellem Herning og Silkeborg meget langsommelig.



Verden er vitterlig blevet mindre, og det er helt andre logistiske udfordringer end Peder Holdgaards, som nutidens erhvervsliv og fragtmænd står over for.

Men selvom vi er kommet meget langt siden da, skal vi stadig finde løsninger til at optimere transporten, så vi fortsat sikrer en høj mobilitet.

Effektiv transport er nemlig en af de basale betingelser, der skal være opfyldt, for at vi kan skabe og udvikle den velstand vi ønsker for os selv og for vore nære og fjerne naboer.

Det glæder mig derfor at kunne byde jer velkommen til Transportens dag 2010, hvor vi netop skal diskutere



perspektiverne for fremtidens
internationale transport.

***Et effektivt
transportsystem***

Det Danmark, vi kender i dag, med effektive produktionsvirksomheder og et stort udbud af varer i butikkerne, bygger på, at vi har et effektivt transportsystem.

Vores fleksible arbejdsmarked, som vi er stolte af – og som ofte roses i udlandet – forudsætter en effektiv persontransport.

Vi skal derfor sikre et sammenhængende Danmark med fortsat mulighed for høj mobilitet.

***Vækst i
international
transport***

Der er ingen tvivl om at fremtidens internationale transportsystem vil skulle håndtere endnu større mængder end i dag.



De internationale person- og godstransporter forventes at stige betragteligt i de kommende år.

Denne vækst giver en række muligheder, der kan styrke det danske erhvervsliv og dansk økonomi. Det er vores fælles opgave at udnytte disse muligheder, så Danmark udvikles til et centralt omdrejningspunkt i det nordeuropæiske transportsystem.

Samtidig skal vi også sikre os, at transporterne sker på fair og lige vilkår.

Innovation og produktivitet

Hvis transportsektorens langsigtede udfordringer skal løses, er der også behov for, at vi styrker nytænkning, innovation og forskning.



Innovation kan jo være et noget abstrakt begreb, men det handler grundlæggende om at tænke anderledes og gøre ting på nye måder. Nogen gange er det de tilsyneladende små idéer og fornyelser, der kan give de store gevinster.

Erhvervslivet i bredere forstand kan deltage aktivt i udvikling af nye teknologiske løsninger.

Det kan være i form af intelligente transportsystemer eller fremme af nye brændstoffer.

Vi kan ikke konkurrere på løn herhjemme, men vi kan og skal så sandelig konkurrere på høj kvalitet.



Kørsel om natten Og så har jeg et ønske til de større byer. Lad os hjælpe hinanden med at udnytte vejene bedre om natten.

Vi kan slippe for trængsel og støj fra lastbiler om dagen, hvis de kan få lov at køre i byerne om natten.

Teknologien skal nok hjælpe til med at sørge for, at alle stadig kan sove godt om natten, selvom en lastbil passerer forbi vinduet.

Femern Bælt Vi skal fortsat have fokus på at udvikle infrastrukturen.

Femern Bælt forbindelsen er et dansk eksempel på, hvordan internationalt samarbejde kan danne grundlag for nye



infrastrukturanlæg og helt nye transportmuligheder gennem Europa.

En hurtigere forbindelse mellem Sverige og kontinentet vil give fleksible transportmuligheder, hurtigere fragttider for vognmændene og mere gods på jernbanen – og dermed bedre plads på vejene.

Når jeg taler med mine svenske kolleger bliver debatten omkring højhastighedstog ofte fremhævet. Jeg har stor forståelse for dette ønske og vil gerne diskutere perspektiverne for højhastighedstog, men jeg vil også bede om, at vi tager én ting ad gangen.



Først og fremmest er det vigtigt, at vi koncentrerer os om byggeriet af Femern Bælt forbindelsen.

Ligesom Danmark blev mindre med forbindelsen over Storebælt, vil Femern Bælt forbindelsen i bogstaveligste forstand gøre Europa mindre og øge integrationen mellem Skandinavien og kontinentet.

Forbindelsen vil skabe grundlag for et godt samarbejde og naboskab med Slesvig-Holsten, ligesom det vi har fået med Sverige via Øresundsbroen.

***Jyllands
korridoren***

Samtidig med at vi sikrer Femern Bælt forbindelsen skal vi optimere den eksisterende korridor mellem Jylland og Slesvig-Holsten, som også i fremtiden vil



spille en helt afgørende rolle for persontrafik og varetransport mellem de to tætforbundne økonomier.

Blandt de langsigtede projekter, vi i øjeblikket ser på i Transportministeriet, er en udbygning af den nord-sydgående vejtrafik i Jylland.

Vi vil i den forbindelse både se på muligheder for at udvikle den eksisterende E45 korridor og på perspektiverne i en nymidtjysk korridor gennem Midtjylland.

I vores udspil om et 'Danmark i balance i en global verden' vil Regeringen samtidig sikre, at vi også får undersøgt mulighederne for at udvikle den vestlige korridor.



De nye investeringer i veje og jernbaner skal sammentænkes, så trafikforbindelserne forstærkes på tværs af den dansk-tyske grænse.

Det vil en dansk-tysk kommission arbejde videre på at sikre i de kommende år, og jeg er overbevist om, at den vil skabe gode resultater.

Samarbejde i EU Danmark skal også fortsat tage aktiv del i arbejdet med at forbedre transportforholdene i EU.

Luftfart - EU Luftfartsområdet er om noget internationalt. Det siger sig selv.

Den krise, der skabtes af den islandske askesky over Europa dette forår, viser



med al tydelighed vigtigheden af at kunne samarbejde.

Og det viser en sårbarhed, når der ikke er klare, fælles regler. Vi må have fælles løsninger til at håndtere den slags situationer i fremtiden.

EU-landene har vedtaget at lave et fælles europæisk luftrum, så vi kan få hurtigere, billigere og grønnere flyruter.

En af de ting, der skal ske før 2012 er, at landene skal etablere såkaldte ”funktionelle luftrumsblokke”.

Danmark er sammen med Sverige gået i front i dette arbejde. Vi har etableret en dansk-svensk luftrumsblok, som vil



betyde, at styringen af lufttrafikken effektiviseres, og flyruterne kortes ned.

Det skal gælde for hele EU, for det vil give en stor gevinst. Men det vil også kræve en ihærdig indsats fra alle parter.

Det er derfor vigtigt, at branchen fortsætter sit store arbejde med at skabe uformelle kontakter til betydningsfulde forbindelser og samarbejdspartnere i Europa.

Denne hjælp fra alle niveauer er uvurderlig for det politiske arbejde.

Jernbanen - EU

Både i Danmark og i EU skal vi også arbejde for, at jernbanen kommer til at løfte mere af fremtidens



transportarbejde ved at skabe effektive banekorridorer gennem Europa.

Femern Bælt forbindelsen er en vigtig del af strategien om en jernbanekorridor fra Stockholm til Napoli.

Der skal fortsat arbejdes videre på at skabe de rigtige rammebetingelser og teknisk harmonisering, så det bliver nemmere at krydse grænserne med tog.

I dag er der alt for mange særregler, og forskelle på skinner, vogne og el besværliggør samarbejdet yderligere.

Danmark investerer massivt på jernbaneområdet og bliver det allerførste land i Europa til at indføre det fælles



europæiske signalsystem – det såkaldte ERTMS – på hele jernbanenetet.

Det vil bidrage til at sikre en effektiv og pålidelig jernbanedrift.

Alle er enige om, at vi skal arbejde frem mod hurtigere og mere pålidelige tog, som kører effektivt og med moderne materiel, som fungerer.

Søtransport - EU Søvejen skal også udnyttes langt bedre som godskorridor i fremtidens internationale transportsystem, og havnene skal være mere effektive bindeled i transportkæden.

Sømotorveje kan være med til at styrke skibsfragten, og Esbjerg Havn har som



den første havn i Danmark etableret et samarbejde med Zeebrugge i Belgien.

Projektet vil give en hurtigere og mere effektiv håndtering af gods ad søvejen fra Vestjylland til det centrale Europa.

Jeg ved, at også andre havne arbejder med sådanne internationale projekter.

Modulvogntog På vejsiden vil modulvogntog medvirke til at effektivisere vognmandsbranchen, reducere trængsel og skabe grønnere transport.

De helt store gevinster fra kørsel med modulvogntog opnås dog kun, hvis det lykkes at få udvidet forsøget, så det bliver muligt at køre til Tyskland og Benelux-landene.



I Danmark er forsøget netop blevet udvidet med fire nye godslokaliteter, og vi arbejder hele tiden aktivt for at udbrede mulighederne til flere lande i Europa.

Kørsel med modulvogntog vil blive et af hovedpunkterne under det danske formandskab i 2012.

***Transportaftaler
2009***

Tiltag i EU skal suppleres med udvikling af infrastrukturen i Danmark.

Med transportaftalerne fra 2009 er der skabt en langsigtet og fremtidssikret ramme for investeringer i dansk infrastruktur.



Aftalerne sigter mod at reducere trængslen på de mest udsatte steder i Danmark.

De nye projekter, der er besluttet gennemført, vil løse op for flaskehalsproblemer på de vigtigste veje og baner og sikre bedre adgang til havnene, så presset kan lettes på den øvrige infrastruktur.

Men vi skal også forberede os på den kommende tid. Beslutningerne på transportområdet kræver omtanke og tager tid at forberede.

Derfor skal vi have en mobilitetskommission, som kan arbejde videre med grundlaget fra



Infrastrukturkommissionen og samtidig se på flere dele af transportområdet.

Jeg vil derfor opfordre alle til at give deres indspark til, hvad en mobilitetskommission bør gribe fat i, så den i løbet af næste år kan påbegynde sit arbejde.

Havneudvalg

Et nyt havneudvalg skal samtidig være med til at vurdere, hvilke tiltag der kan sikre, at de danske havne kan fortsætte med at udvikle sig som effektive transportknudepunkter.

Det er vigtigt, at de fremtidige erhvervshavne er dedikerede til dette formål. Det vil være et krav fra vores side, hvis vi skal investere i infrastrukturen til havnene.



Bedre kollektiv trafik

Også jernbanen får et massivt løft med de planlagte investeringer i nye baneanlæg og signalsystemer.

Målet er at få danskerne til at køre dobbelt så meget med tog i løbet af de næste 20 år.

Jeg har netop opstillet en række nye målsætninger for DSB, og i løbet af efteråret vil jeg fremlægge en samlet strategi for udvikling af jernbanen.

Danmark i balance

Med regeringsudspillet 'Danmark i balance i en global verden' har regeringen også sat fokus på at imødegå de særlige udfordringer, landets yderområder står overfor.



Det gælder også på transportområdet, hvor vi har fremlagt en række konkrete forslag til forbedringer af infrastrukturen i yderområderne.

Kun med effektive infrastrukturforbindelser, kan vi sikre at alle landsdele er med.

En motorvej vil automatisk skabe mere trafik. En investering i infrastruktur betyder derfor også en investering i en regions udviklingsmuligheder.

Forhandlinger i efteråret

Forligspartierne bag transportaftalen mødes i næste måned.

Noget af det vi skal drøfte er netop forslagene til et Danmark i balance.



Og vi vil også fortsat have fokus på at reducere trængslen, skabe bedre fremkommelighed og løse flaskehalsproblemer.

Det er en vigtig indsats for at skabe det nødvendige grundlag for et konkurrencedygtigt dansk transporterhverv i det internationale transportsystem.

Afrunding

Varer og passagerer krydser dagligt landegrænser, og international transport er en del af hverdagen for mange i dag.

Nutidens udfordringer ser meget anderledes ud end i Peder Holdgaards tid, men det handler stadig om at udbygge infrastrukturen, udforske nye teknologier og skabe bedre



sammenhæng mellem transportformer og transportkæder, så transporten kan optimeres og effektiviseres.

Tid og tilgængelighed har altid været vigtige i forhold til at opretholde en høj mobilitet.

Selv i 1800-tallet, hvor både dampskib, tog og postvogn kunne være en del af rejsen gennem Danmark, blev der stillet krav om punktlighed.

Fra 1868 udkom Postekspedient Fabers Rejseliste 24 gange årligt og fungerede som nutidens Rejseplanen.dk.

Det gav sine udfordringer, da tidsregningen ikke var ens i hele landet, men problemet blev løst, først med



indførelsen af Københavns såkaldte middelsoltid i 1880, og senere med tidszonesystemet, som blev global standard.

Jeg håber, I vil være med til at finde løsninger som kan gøre transportsystemet endnu bedre, og som kan sikre effektivitet og vækst i den danske transportsektor.

Jeg ser frem til en interessant debatdag og til at høre jeres bud på, hvordan Danmark i fremtiden skal indgå i det internationale transportsystem.