

del af det, der er kendetegnet for det nordiske, nemlig ligestillingen, og at vi også tør bruge nogle redskaber, så vi kommer videre.

Så var der en række andre spørgsmål, som jeg var inde på, og som jeg går ud fra vi får lejlighed til at diskutere mere, men som jeg håber samarbejdsministeren vil tage en god snak med sin statsminister om inden tirsdag, så den danske regering vil være med til at sætte en stærk politisk dagsorden, som kan få stor betydning for udviklingen af det danske samfund i en nordisk, i en europæisk, i en global sammenhæng.

Der synes jeg vi har et ansvar. Vi har fantastiske muligheder, det gælder om at gribe dem, og der har vi altså brug for regeringen. Jeg kan ikke se, at der er noget behov for, at regering og Folketing skal slås om det her. Her burde vi kunne sætte en fælles dagsorden.

Hermed sluttede forhandlingen.

Den næste sag på dagsordenen var:

**9) Første behandling af lovforslag nr. L 35:
Forslag til lov om ændring af færdselsloven.
(Modulvogntog).**

Af transport- og energiministeren (Flemming Hansen).

(Fremsat 5/10 2006).

Lovforslaget sattes til forhandling.

Forhandling

Karsten Nonbo (V):

Dette lovforslag giver transportministeren bemyndigelse til at iværksætte et såkaldt storskalaforsøg fra den 1. februar 2007 vedrørende disse modulvogntog, i første omgang på motorvejene.

Og hvad er så et modulvogntog? Det er et almindeligt lastvogntog, hvor man i stedet for én sættevogn har to sættevogne eller en sættevogn og en påhængsvogn, således at man øger længden fra de nuværende ca. 18 m til ca. 25 m. Samtidig øger man akseltrykket fra 48 til 60 t – nej, jeg mener den samlede totalvægt fra 49 til 60 t. Man gør nemlig ikke det, at man øger akseltrykket, man får flere aksler med på vogntoget, således at akseltrykket ikke bliver forøget. Og derfor

går resultatet af det her lovforslag ikke ud over vejene.

Så kan man stille sig andre spørgsmål. Kunne det eventuelt gå ud over vognoverhalingen af personbiler på motorvejene? Og det gør det egentlig heller ikke, jeg vil sige tværtimod. Vi oplever alle sammen, at der på motorvejene kommer en række store lastbiler i første vognbane, og nu vil det blive sådan, at man i stedet for f.eks. tre almindelige lastvogntog får to modulvogntog. Dermed får man kun en standselængde mellem to modulvogntog, hvor man før fik to standselængder imellem tre lastvogntog. Det gør, at overhalingerne rent faktisk bliver kortere, når man skal overhale disse modulvogntog.

Så kan man spørge: Går det ikke ud over færdselssikkerheden at få sådan nogle store krabater på motorvejene? Nej, det gør det faktisk heller ikke. Tværtimod får man nu tre kølergitre lavet om til to kølergitre, og man får en foraksel mindre. Og det er jo som bekendt kølergitrene og forakselne, som giver de store ulykker; det er dem, man selvfølgelig rammer med først.

Det er jo netop et storskalaforsøg, som laves på motorvejene og nogle til- og frakørsler, og derfor kommer man slet ikke i karambolage med de bløde trafikanter. Nu siger forsøg fra Holland, at man regner med at spare mellem fire og syv færdselsdrab om året dernede. Det vil jeg næsten godt hævde at man ikke gør i Danmark af den simple grund, at det kan man faktisk ikke. Det er nemlig sådan i dag, at lastvogne på motorvejene har en meget, meget lille ulykkesfrekvens. Jeg har i min egen statistik, som laves via oplysninger fra Ritzau om over 80 pct. af færdselsulykkerne, kun kunnet finde et enkelt færdselsuheld i 2006 på motorvej, som en lastbil var skyld i, et enkelt i 2005 og et enkelt i 2004. Så der sker rent faktisk et, højst to uheld om året på motorvej, hvor man kan sige, at det er lastvognens skyld. Så vi er meget, meget langt nede, og det viser jo også, hvilke ansvarlige chauffører og vognmænd vi har med at gøre. Og det er også en af grundene til, at jeg ikke ser det store problem i det her.

Kl. 16.10

Man har indført modulvogntog i Sverige og i Finland, og man overvejer at indføre det og gør det på forsøgsbasis i Tyskland. Derfor skal vi også se at komme i gang, ellers risikerer vi jo, at meget trafik og dermed også meget industri og handel går uden om Danmark via færgeruterne mellem f.eks. Sverige og Tyskland. Derfor ser jeg og Venstre gerne, at vi kommer i gang. Det kan