

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Vi skal have sikkerhed for, at de modulvogntog kan komme til at køre sikkert og forsvarligt. I andre lande, hvor det foregår, sker det på afgrænsede vejsystemer, men det er jo sådan – og det er også derfor, jeg svarede positivt på meget af det, hr. Rune Lund fremførte – at godstransporter skal omlades forskellige steder, og hvor vil det være naturlige steder at gøre det? Det skal i hvert fald ikke være på nogle fiktive omladningspladser, men i dag foregår det i vid udstrækning i havnene.

Strækningerne vil komme til at løbe parallelt med togstrækninger, men det gør lastbilerne jo også i dag. Det er de samme veje, vi snakker om, men det er nogle større enheder, der skal køre her, og derfor er det interessant, at der ikke kommer en yderligere skærpet konkurrence til det, som naturligt kunne køre på skinner. Det er det, vi er opmærksomme på, ligesom hr. Rune Lund har fremført.

(Kort bemærkning).

**Poul Henrik Hedeboe (SF):**

Pointen i mit spørgsmål er selvfølgelig, at når der er en velfungerende bane, vil der også være en naturlig godsstrøm her. Kunne hr. Poul Andersen forestille sig, at man laver noget dobbelt, så man også laver modulvogntogsstrækninger her? Jeg spørger, fordi vi ikke har den tanke i SF. Vi mener, at de steder kunne man vælge godsbanen og så lade modulvogntogene køre på andre strækninger, og er det inde i Socialdemokratiets overvejelser?

(Kort bemærkning).

**Poul Andersen (S):**

Det, det handler om nu, er, at vi får det prøvet af, og hvis der er nogle rimelige forudsætninger for det og det sikkerhedsmæssige er i orden, bliver der nogle rammer i fælles EU-regi for, hvordan det skal fungere.

Jeg må sige til hr. Poul Henrik Hedeboe, at godsstrømningerne i dag kører på kryds og tværs mellem lastbiler og tog, og det forestiller jeg mig sådan set også at de vil i fremtiden. Det vil også blive tilfældet med modulvogntog, hvis de bliver til noget. Det bliver såmænd ikke anderledes, der vil bare kunne transporteres meget mere gods mellem de enkelte steder. Det, der bliver interessant at se, er egentlig, hvor det vil være naturligt med netop den type transporter, hvis forsøget bliver sat i gang.

**Første næstformand (Svend Auken):**

Tak til ordføreren. Så går vi videre i ordførerrækken, og den næste ordfører er hr. Walter Christophersen.

**Walter Christophersen (DF):**

Med dette lovforslag søges om bemyndigelse til at tillade kørsel med længere vogntog, de såkaldte modulvogntog, på særlige strækninger. Forslaget muliggør udnyttelse af de økonomiske, trafikikkerhedsmæssige og miljømæssige fordele, der er, ved at to modulvogntog kan erstatte tre almindelige vogntog. Vogntogene skal af hensyn til fremkommeligheden og trafikikkerheden køre på særlige vejstrækninger, hvor deres anvendelse derfor forudsætter visse tilpasninger af infrastrukturen.

Dansk Folkeparti har noteret, at vedtagelse af lovforslaget ikke i sig selv muliggør kørsel med modulvogntog, men alene giver transport- og energiministeren bemyndigelse til at fastsætte regler herom og dermed også hjemmel til at iværksætte forsøg, når finansieringen af de nødvendige anlægsarbejder er tilvejebragt.

Vedtages dette lovforslag, har transportens minister efter Dansk Folkepartis opfattelse en unik chance for at imødekomme transporterhvervet, som nu i mere end 5 år – jeg gentager: 5 år – har arbejdet for at etablere en dansk forsøgsordning med modulvogntog. Ministeren har formodentlig noteret sig, at det væsentlige for transporterhvervet først og fremmest er, at loven bliver udmøntet i praksis med et storskala-forsøg, hvor de fornødne midler til justering af infrastrukturen bliver afsat på finansloven for året 2007.

Dansk Folkeparti ønsker, at forsøgsordningen med modulvogntog ikke alene skal omfatte de danske motorveje, men udvides til nærmere bestemte ruter på statsvejnettet, som i sagens natur gør det muligt for modulvogntogene at nå de danske havne såsom Esbjerg, Hanstholm, Hirtshals, Frederikshavn, Aalborg, Grenaa, Århus, Fredericia, Kolding, Aabenraa, Odense, Kalundborg og Helsingør samt Køge. At forhindre modulvogntog adgang til eksempelvis Kalundborg Havn med en omsætning på mere end 352.000 lastvogsenheder pro anno taler vist for sig selv. For alle de nævnte havne gælder, at de er godkendte til møllevingetransporter – i al beskedenhed er disse vinger af 47 meters længde – og vejene til dem har den fornødne bæreevne. Til sammenligning har modulvogntog en maksimal længde på 25,25 m.