

løse noget, og det gør vi ved at tænke i motorveje. Det Radikale Venstre er så med på at sige: Den vej vil vi godt gå. Jeg synes, det er ekstremt problematisk, at Det Radikale Venstre, som ellers opfatter sig som et grønt parti og sælger sig selv som et grønt parti, på den måde satser på én løsning uden at have afsøgt de andre muligheder. Det der med at sige, at det er et spørgsmål om både-og duer ikke. Det er et spørgsmål om enten-eller, og det vil det være for meget af det gods, der vil køre med de her modulvogntog. Fordi de er så store, vil de gå ind og være direkte konkurrenter til gods på skinner.

Så jeg synes, det er meget ærgerligt, at Det Radikale Venstre ligesom lægger op til, at det her kan de godt støtte, selv om der ikke er en samlet strategi for, hvad man skal med transport og gods.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Nu har hr. Rune Lund jo lagt meget vægt på, om vi har hørt Railion og andre operatører på godsområdet, og det er vi faktisk nogle der har. Hvis man lægger mærke til de skriftlige input, som Railion bl.a. er kommet med, kan man se, at de jo lægger enorm vægt på, at hvis jernbanegodset skal overleve og vokse i fremtiden, kan det kun ske i et godt samarbejde med de andre transportformer.

Det er ikke nok i sig selv, at man har det gode samarbejde, altså bedre intermodalitet, som det hedder, mellem søtransport og jernbanetransport og vejtransport, men det er en af forudsætningerne. De opfatter det ikke nødvendigvis som en konkurrence mellem de forskellige former, men som et bedre samspil.

Jeg mener, der kan være en pointe i, at vi under alle omstændigheder bliver nødt til at få mere gods over på jernbanerne og vil gerne være med til at fremme det, men her kan vi få en isoleret miljøgevinst, og jeg mener ikke, at vi i den situation, vi er i, har råd til at sige nej til den, mens hr. Rune Lund og Enhedslisten venter på den forkromede godsstrategi. Den kan vi nok først lave – måske, hvad ved jeg – når der kommer en ny regering. Vi kan også håbe på, at vi kan få den lavet før, det håber jeg inderligt. Vi fremsætter i hvert fald et beslutningsforslag igen, hvis ikke det, regeringen fremlægger, er tilfredsstillende. Men det skal jo ikke hindre, at vi napper de frugter, der hænger lavt på grenene.

Første næstformand (Svend Auken):

Vi siger tak til ordføreren. Den næste ordfører er hr. Poul Henrik Hedeboe.

Poul Henrik Hedeboe (SF):

Nu er vi nået til de indlæg, hvor ordet bane bliver sagt lidt oftere, end det er blevet i de tidligere, kunne jeg forestille mig.

SF er ikke principielt modstander af modulvogntog – så nikkede ministeren – og vi kan jo godt se, at der isoleret set er nogle miljøfordele, at der er nogle fordele med hensyn til trængslen på vejene. Det er den positive side af det, det er vi med på.

Problemet i det her er jo, at der lidt er en automatik i det. Når vi starter med at sætte modulvogntogene på dagsordenen kan der være en tendens til at glemme godsbanen. Vi havde meget gerne set, at vi lavede den her samlede godsstrategi. Jeg er faktisk ikke klar over, om der er kommet noget om en strategi, men jeg regner ikke med, at det her er det endelige strategipapir. Der burde være tid til at få banen indplaceret i det store billede, for når vi kigger på miljøfordele og trængselsfordele, ved vi jo også, at de bliver mangedoblet, når vi snakker bane i forhold til modulvogntog.

Kl. 16.50

Det er helt rigtigt, at to modulvogntog erstatter tre almindelige lastvogne. Det er også blevet sagt mange gange, at lastvognen som transportmiddel er kommet for at blive, og det er vi fuldstændig enige i, det er den selvfølgelig. Det er et spørgsmål om de lange og halvlange stræk, hvor vi kan rationalisere nogle ting, og hvor vi får en detailfordeling med lastvogne. Det ved vi alle.

Jeg håber ikke, at ministeren er derhenne, hvor han siger, at kun de lange stræk fra udlandet, f.eks. fra Italien til Danmark, er relevant for bane. I SF har vi en idé om, at der også kan være nogle indenlandske strækninger, hvis vi har effektive terminaler, som kan bruges.

Jeg spurgte lidt om det til hr. Poul Andersen fra Socialdemokratiet. Hvis vi har en velfungerende bane og de terminaler til omlastning, som nu skal til, mener jeg, at det i den overordnede strategi var rimeligt at satse på banen, og de må kunne være meget lig hinanden. Jeg forestiller mig – og det vil jeg spørge om ministeren også gør – at de omlastningsterminaler, vi snakker om, er nogle, som kan bruges både til bane og lastvogne. Det håber jeg, og i så fald står vi frit i strategivalg.