

Talepapir (II) til brug ved åbent samråd i Trafikudvalget den 13. juni 2007 om modulvogntog foranlediget af forespørgsel fra Rune Lund (EL) om den tyske miljøstyrelses undersøgelse af modulvogntog.

*Uddybning af mit
svar til
trafikudvalget*

Hr. Rune Lund har bedt mig uddybe mit svar af 15. maj til Trafikudvalget på spørgsmål 4399 om den tyske miljøstyrelses undersøgelser af konsekvenserne ved indførelse af modulvogntog i Tyskland.

Artikel i Ingeniøren

Som flere af jer sikkert ved, så offentliggjorde den tyske miljøstyrelse i marts et notat, der beskriver en række negative konsekvenser ved eventuel indførelse af modulvogntog i Tyskland. Det tyske notat har været omtalt i ugebladet Ingeniøren den 13. april i år.

*Mere trængsel og
forurening...*

Den tyske miljøstyrelse skønner, at kørsel med modulvogntog vil skabe mere trængsel og forurening samt forøge udgifterne til trafiksikkerhedsforanstaltninger.

*Bane- og
indenlandsk
søtransport*

Notatet peger også på, at kørsel med modulvogntog vil betyde øget konkurrence for banetransporten og for den indenlandske søtransport.



MVT kapaciteten udnyttes kun med 64 pct.

Den tyske miljøstyrelse vurderer, at tre traditionelle lastvognstog på 40 tons i praksis blot vil blive erstattet med tre modulvogntog, hvor lastekapaciteten reelt kun udnyttes med ca. 64 pct.

Erfaringer fra Sverige, Finland og Holland

Jeg kan oplyse, at en række undersøgelser, og ikke mindst de praktiske erfaringer med modulvogntog fra Sverige, Finland og Holland alle påviser en række samfundsøkonomiske og miljømæssige gevinster.

Svenske TFK

Det velrenommerede svenske *Institut for Transport-forskning* (TFK) offentliggjorde i 2002 en stor undersøgelse af konsekvenserne af modulvogntog. Datamaterialet var baseret på et stort antal fragtbreve i udvalgte transportkorridorer bl.a. gennem Tyskland.

TFKs konklusioner

TFK konkluderede følgende:

- At antallet af ture kan reduceres med ca. 32 pct.
- At brændstofforbruget kan reduceres med ca. 15 pct.



- At transportomkostningerne kan reduceres med ca. 23 pct.

To MVT erstatter tre traditionelle vogntog

Det er altså nogle ret konkrete gevinster. Alt samme fordi to modulvogntog kan erstatte tre traditionelle lastvognstog.

TFKs konklusion er således helt anderledes end den tyske miljøstyrelses.

Positive erfaringer fra Holland

Erfaringerne fra Holland med modulvogntog har også været positive. I Holland startede man et forsøg med modulvogntog i 2000, som nu er udvidet til store dele af det overordnede vejnet. Hollænderne har taget godt imod modulvogntogene, fordi de ikke har medført trafikale gener, og fordi folk har forstået, at de længere vogntog betyder færre lastbiler på motorvejene.

De tyske konklusioner er noget teoretiske

Efter min opfattelse er den tyske miljøstyrelses konklusioner derfor noget teoretiske – og ikke i overensstemmelse med de konklusioner transportforskere er nået frem til i andre lande.



Den tyske kritik er heller ikke i overensstemmelse med de samfundsøkonomiske og miljømæssige gevinster, som praktiske erfaringer med modulvogntog fra Sverige, Finland og Holland har vist os.

***260 MVT erstatter
400 traditionelle
lastvognstog***

I den danske udredning om modulvogntog fra 2004 skønnede vi, at der ville køre ca. 260 modulvogntog i Danmark under et landsdækkende forsøg – og at de ville erstatte ca. 400 traditionelle vogntog.

Trafiksikkerhed

Udredningen konkluderede, at modulvogntog ville have en begrænset men positiv effekt på trafiksikkerheden så længe trafikken koncentrerer på motorvejsnettet.

***Godstransporten
stiger med 75 pct.
frem mod 2025***

Ser vi fremad forventer vi, at godstransporten vil vokse med ca. 75 pct. frem til 2025 – og konsekvensen er en betydelig risiko for øget trængsel i transportsystemet.

Derfor er vi nødt til at handle allerede nu. Det gælder ikke mindst på vejene, men også på



dele af banenettet og i visse tilfælde også i havnene. Vi er nødt til at øge samspillet mellem transportformerne.

Det er her, at et landsdækkende forsøg med modulvogntog kommer ind i billedet – modulvogntog kan nemlig være med til at fremme dette samspil.

Vi skal forbedre rammerne

I modsætning til den tyske miljøstyrelse, er jeg af den opfattelse, at vi ikke skal begrænse de enkelte transportformer, men derimod forbedre rammerne for de enkelte transportformer – og samspillet imellem dem.

Vi skal sikre en effektiv arbejdsdeling

Det handler ikke om at flytte gods fra den ene transportform til den anden, men om at sikre en god og effektiv arbejdsdeling på et godsmarked i vækst.

Havne- og baneterminaler har central rolle

Det forsøg, som vi har besluttet at sætte i gang, er netop tilrettelagt på en sådan måde, at havne og jernbaneterminaler får en central rolle. Det handler således i høj grad om at



binde transportformerne sammen, - at styrke samspillet!

MVT kan mindske trængslen

Det er fortsat min vurdering, at kørsel med modulvogntog – forudsat de nødvendige betingelser for så vidt angår infrastruktur og køretøjer er opfyldt – kan bidrage positivt til reduktion af antallet af lastbiler på vejene uden at trafiksikkerheden forringes og med en lang række samfundsøkonomiske og miljømæssige gevinster som resultat.