

MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 9. januar 2008
J nr. 004-U18-243
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 29. november 2007 stillet mig følgende spørgsmål 30, TRU alm. del, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 30:

"Vil ministeren tilsende udvalget en sammenligning mellem de hollandske erfaringer med forsøg med modulvogntog og den officielle tyske vurdering af modulvogntog? Det bemærkes i den forbindelse, at da Trafikudvalget for nylig var på studietur i Holland, fik udvalget det indtryk, at når man i Holland henholdsvis Tyskland vurderer effekten ved modulvogntog, tages der i de 2 lande forskellige udgangspunkter i hvilken type gods, modulvogntog vurderes typisk at ville køre med, hvilket kan have en betydning for vurderingen af, hvilken effekt modulvogntog vil have. Vurderingen i Holland var f.eks., at modulvogntog ikke i særligt omfang vil blive anvendt til transport af tungt gods, og at de dermed ikke ventes at ville overtage godstransport fra jernbanen, mens man i Tyskland modsat vurderer, at modulvogntog vil blive anvendt til transport af tungt gods og at de dermed vil være en konkurrent for jernbanegodstransporten."

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen, der oplyser følgende:

"Erfaringerne fra det hollandske forsøg bygger på praktiske erfaringer i perioden 1999 – 2006. Erfaringerne med modulvogntog viser positive effekter på både trængsel, forurening og trafiksikkerhed, samtidig med at der opnås økonomiske besparelser. Hollænderne har kun kunnet konstatere en begrænset effekt på konkurrencen til jernbanetransport. Hollænderne gør dog opmærksom på, at hvis der ses isoleret på den lille del af transporterne (ca. 2 %), der udføres intermodalt (dvs. først med skib eller tog og derefter med lastbil), så forventes ca. 35% at blive overflyttet til ren lastbiltransport.

I det hollandske forsøg er der hidtil blevet anvendt modulvogntog med tilladt totalvægt op til 60 tons. Fra årsskiftet 2007/2008 vil der ifølge det hollandske transportministerium kun blive tilladt en totalvægt på 50 tons for modulvogntog. Efter det for Færdselsstyrelsen oplyste skyldes dette usikkerhed om den dynamiske påvirkning på broer fra modulvogntog med 60 tons totalvægt, hvilket hollænderne er i færd med at undersøge.



Den tyske miljøstyrelse har i 2007 foretaget en række teoretiske beregninger der viser, at modulvogntog ikke bidrager til at fremme bæredygtige transportere.

Den tyske miljøstyrelse oplyser, at et fuldt læsset modulvogntog bruger ca. 25 pct. mindre brændstof pr. transporteret enhed end et fuldt læsset 40-tons vogntog.

Det er imidlertid den tyske miljøstyrelses vurdering, at modulvogntogene primært vil være interessant for højvolumengods, der definatorisk giver en lav kapacitetsudnyttelse målt i ton.

Den tyske miljøstyrelse konkluderer på denne baggrund, at den brændstoføkonomiske gevinst fra modulvogntog vil være ubetydelig.

Den tyske miljøstyrelse forventer, at en tilladelse af modulvogntog, vil kunne betyde et prisfald på op til ca. 20 pct. for vejgodstransport. Et sådant prisfald vil kunne betyde en reduktion i efterspørgsel af jernbanetransport, der vil kunne miste op til 36 % af omsætningen til vejgodstransport.

Den tyske miljøstyrelse anfører, at der er risiko for, at 3 almindelige vogntog ikke bliver erstattet af 2 modulvogntog men af 3 modulvogntog.

Færdselsstyrelsen er ikke enig i den tyske vurdering om energiforbrug og forurening, der tilsyneladende er baseret på en sammenligning mellem et almindeligt vogntog, der er udnyttet 100 %, og et modulvogntog, der er udnyttet 77 %. Det er Færdselsstyrelsens vurdering, baseret på såvel svenske som hollandske erfaringer, at modulvogntog alt andet lige vil indebære mere brændstofeffektive vejgodstransporter.

Færdselsstyrelsen kan oplyse, at 2 modulvogntog kan transportere samme antal lastenheder som 3 almindelige vogntog med lavere energiforbrug og forurening. Dette gælder uanset kapacitetsudnyttelse.

Færdselsstyrelsen kan ikke afgøre, om de hollandske erfaringer eller den tyske vurdering af konkurrencen til jernbanen er mest dækkende for Danmark, men usikkerheden understreger, at der er behov for et dansk forsøg med en grundig evaluering.”



Jeg kan tilslutte mig Færdselsstyrelsens vurderinger. Jeg kan endvidere tilføje, at det danske forsøg med modulvogntog netop er tilrettelagt på en sådan måde, at havne og jernbaneterminaler får en central rolle. Det handler således i høj grad om at binde transportformerne sammen og styrke samspillet mellem transportformerne.

Side 3/3

Endelig er det min overordnede vurdering, at det er et usundt princip at fremme en transportform ved at hindre en anden transportform i at effektivisere sig.

Med venlig hilsen

Carina Christensen