

Foretræde for Folketingets Trafikudvalg den 12. april 2007

Emne: Modulvogntog til Grenå

Delegationens medlemmer

Bent Hansen, regionsrådsformand, Region Midtjylland
Torben Jensen, borgmester, Norddjurs Kommune
Vilfred Friborg Hansen, borgmester, Syddjurs Kommune
Henning Laursen, havnedirektør, Grenaa Havn A/S
Keld Overgaard Jensen, kommunaldirektør, Norddjurs Kommune

Indledning

Vi har noteret os, at regeringen sammen med Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre har indgået en trafikaftale i oktober 2006. Aftalen indebærer bl.a. en forsøgsordning, hvor det tillades at køre med modulvogntog på visse vejstrækninger, hovedsageligt motorveje, og med forbindelse til foreløbig 10 havne.

Det har undret os, at Grenaa ikke er med i forsøgsordningen som den eneste af forbindelserne mellem Danmark og Sverige. I Sverige har modulvogntogene jo allerede kørt i mange år, og derfor må vi forvente, at der netop via Sverigesforbindelserne vil komme mange modulvogntog til Danmark. Siden 2006 har det været tilladt for modulvogntogene at køre i land i Grenaa, men ikke at køre ud af havneområdet. Samme tilladelse har Frederikshavn og Helsingør havne haft, og disse havne er begge med i forsøgsordningen.

Vores mål med foretrædet for Trafikudvalget er at få udvidet den planlagte forsøgsordning til også at gælde for Grenaa og forbindelseslinierne fra Grenaa til den østjyske motorvej, rute 15 til Århus og rute 16 til Randers.

Regional udvikling

Region Midtjylland er en stor region rent geografisk, og der er stor forskel på øst og vest. I øst er der en koncentration af befolkning og arbejdspladser langs det såkaldte østjyske bybånd, og der er en tendens til, at denne koncentration øges. Ser vi på området øst for øst, nemlig Djursland, er tendensen den samme som i Vestjylland, nemlig en bevægelse i retning af det østjyske bybånd.

I Region Midtjyllands vækststrategi vægter vi netop initiativer, der bidrager til vækst i yderområder, eller som bruger yderområdernes særlige styrker og potentialer. Det gør vi, fordi vi ønsker en region i balance. Vi ser en veludbygget infrastruktur som en afgørende forudsætning for regional vækst og udvikling. Skal der fortsat ske en udvikling på Djursland, er det vigtigt, at området ikke bliver koblet af, fx ved at modulvogntog ikke får adgang.

Regeringen har da også selv bidraget positivt til etablering af en vækststrategi for Grenaa og Nørre Djurs. Heri er Grenaa Havn en væsentlig faktor for den fremtidige erhvervsudvikling og etablering

af nye arbejdspladser. Set i lyset heraf virker det uforståeligt, at Grenaa ikke er medtaget i forsøgsordningen for modulvogntog.

Erhvervsudviklingen på Djursland

Der er en lang række virksomheder, der er "transport-krævende" – her kan nævnes, at Uniscrap A/S er under etablering på Grenaa Havn, med en ny stor moderne plads til behandling af jernskrot med en forventet årlig tilførsel på 250.000 tons, heraf det meste med lastbil. Derudover kan nævnes Thorfisk A/S, en række større smede-virksomheder, SCA-packaging A/S, Sapa aluminiumsprofiler og en række andre virksomheder, som med fordel kunne anvende modulvogntog.

Desuden er der på Djursland og i Grenaa-området lokaliseret en række større transportvirksomheder, som fx Rygaard Transport A/S og Kougsted A/S.

Transportkorridor Sverige-Jylland

Grenaa Havn er sammen med forbindelsen ad rute 15 og rute 16 til den østjyske motorvej en væsentlig transportkorridor for især godstransport til og fra Sverige.

Stena Line har to daglige forbindelser fra Varberg til Grenaa med en blanding af tung og let trafik, dog med hovedvægten på den tunge trafik. Stena Line opgiver selv, at der årligt overføres over 40.000 lastbiler på ruten. Hvis modulvogntogene ikke i fremtiden må køre videre fra færgen gennem Djursland, vil det betyde, at transporterne vil finde andre ruter, hvor det er tilladt for modulvogntogene at køre, fx Frederikshavn-Göteborg og broerne Storebælt og Øresund. For Djursland vil det få negative konsekvenser for erhvervsudviklingen og for antallet af arbejdspladser, ligesom denne transportkorridor også har stor betydning for det øvrige Region Midtjylland.

Vejnettet

Generelt kan det siges, at standarden på både rute 15 og 16 fra den østjyske motorvej til Grenaa er høj, og at der kun vil skulle foretages mindre ændringer, før modulvogntogene kan passere uden problemer. De to veje har i forvejen status som hovedfærdselsårer på Djursland.

Århus Amt har gennemgået de to vejstrækninger fra motorvejen til Grenaa og har givet et bud på, hvilke ændringer der er nødvendige på de to veje for, at modulvogntogene kan køre på dem. Det er forholdsvis små ændringer, der skal til. Det fremgår af vedlagte materiale, hvilke ændringer det drejer sig om.

Færdiggørelse af det sydlige motorvejshængsel fra Søften til Skødstrup og det nordlige motorvejshængsel ved Randers er to projekter, som Århus Amt har overdraget til staten. Etableringen af disse hængsler er den ideelle løsning for modulvogntogene. Det sydlige hængsel er under etablering og forventes åbnet i foråret 2008 og løser hermed fire af de påpegede problemer i materialet fra Århus Amt. Det nordlige hængsel derimod er endnu ikke projekteret. Projektering og etablering af dette hængsel bør snarest muligt sættes i gang for at sikre en god fremkommelighed. Men indtil det nordlige hængsel realiseres, vil mindre ændringer kunne gøre det muligt at køre med modulvogntogene på strækningen.

Dette sættes i perspektiv af, at der allerede i dag foregår andre store transporter på rute 15 og 16 uden problemer, fx af møllevinger, som jo er meget længere transporter end de godt 25 meter, som modulvogntogene fylder.

Grenaa Havn og samspil mellem transportformer

Der er i de senere år foretaget store investeringer i at udbygge havnen i Grenaa, så havnen i dag lever op til moderne krav til vanddybder og omladnings- og servicefaciliteter. Det har allerede givet en positiv effekt, så havnen er med til at sikre vækst og udvikling på hele Djursland.

De godstyper, der kommer ind / ud over havnen, er hovedsageligt: Jernskrot, biobrændsel (træpiller, træflis og træstammer), olie-produkter, kemikalier, kul, projektgods (fx vindmøller), sand, grus, korn, foderstoffer, gødning, fisk (konsum og industri), frostvarer, stykgods, etc.

I Grenaa er der gode muligheder for intermodal transport, da der er transportmulighed med både skib, vej og bane. Det er vort ønske i fremtiden at kunne bruge samspillet med de tre modaliteter til gavn for udviklingen. Vi slutter således op om regeringens og EU's ønske om at flytte godstransport fra vej til sø og bane. Der er ingen tvivl om, at der fremover vil være et behov for at kunne benytte intermodal transport, ikke mindst fordi der forventes en kraftig stigning i godstransporten i de kommende år. Samtidig med at en stadig større del af vejtransporten udføres af modulvogntog, skal der også flyttes mere godstransport til skib og bane for at kunne håndtere stigningen i godstransporten.

Miljøbelastning

Brug af modulvogntog vil betyde reduktion i miljøbelastningen, fordi de større lastvognstog kan transportere større godsmængder, så der samlet set vil være færre lastbiler. Belastningen af vejnettet vil derfor også blive mindre.

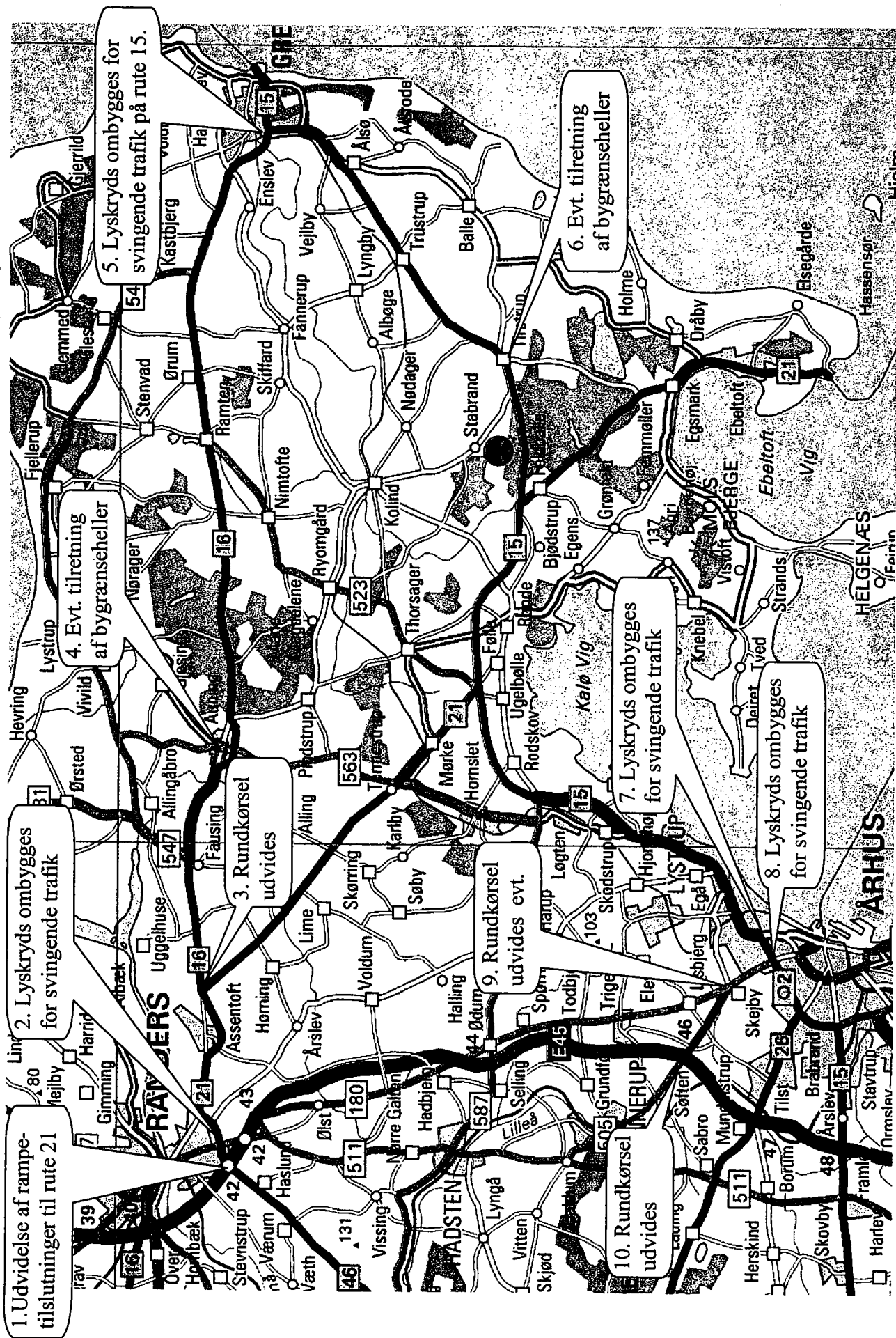
Udvid forsøgsordningen

Vi er orienterede om, at trafikministeren har sat et arbejde i gang med at undersøge, hvilke infrastrukturændringer, der er nødvendige for at kunne inddrage yderligere 10 havne, herunder Grenaa, i forsøgsordningen. Vi er naturligvis bevidste om, at de 85 mio. kr., der er afsat til vejændringer for at gøre vejene klar til modulvogntogene, ikke er tilstrækkelig til også at foretage nødvendige ændringer på alle disse ekstra strækninger. Vi skal derfor kraftigt opfordre Folketinget til at hæve bevillingen, så der kan komme flere vejstrækninger med allerede her i første omgang.

Men vi har også noget at byde ind med selv. De to Djursland-kommuner, Norddjurs og Syddjurs, er begge villige til at finansiere de nødvendige vejændringer i deres respektive kommuner. Vi håber, I vil tage positivt imod dette og indgå i et samarbejde med os, så vi sammen kan sikre, at modulvogntogene kan køre til og fra Grenaa allerede fra 2008, når forsøgsordningen sættes i gang.

Vi vil således opfordre til, at Folketinget revurderer antallet af forsøgsstrækninger og tager Grenaa Havn og forbindelserne hertil fra motorvejen med allerede nu i den første forsøgsordning. Kalundborg, som heller ikke har motorvej til døren, er med som et sjællandsk forsøg. Grenaa bør tages med som et jysk forsøg, specielt fordi man har en færgerute til Sverige, som medbringer modulvogntog.

Nødvendig ændringer på rute 15 og 16 forud for kørsel med modulvogn tog.



Nødvendig ændringer på rute 15 og 16 forud for kørsel med modulvogntog.

1.

Bestyrer: 70

Vej nr: 459

Vej del: 0

Sidevej:

Vejside: H

Forløb: RANDERS - KONGENSBRO

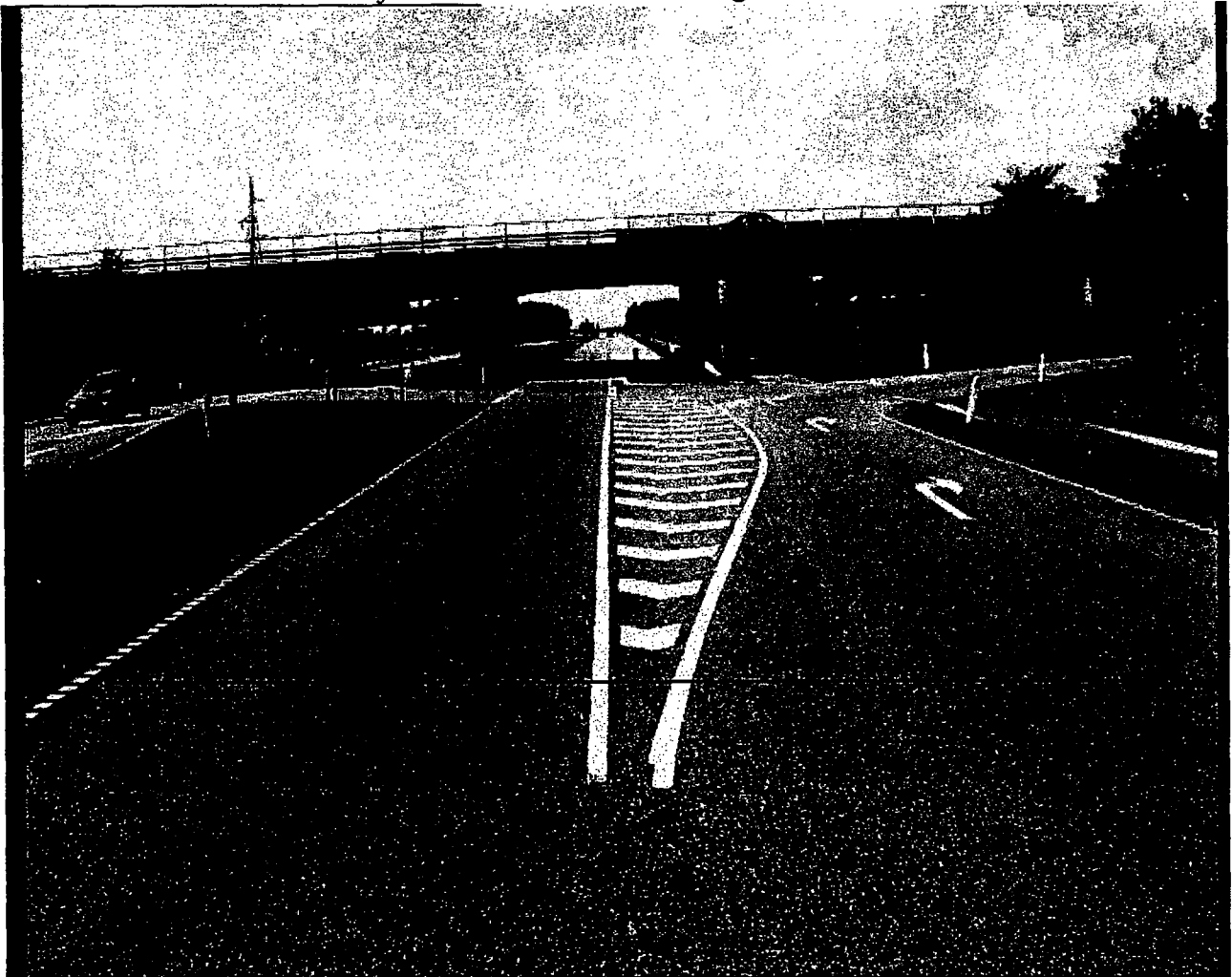
Bemærkning:

Kmt: 3/0482

Dato: 21-08-2001 12:06:45

Filnavn: m:\Cd01-18\V7B82103\PIC00000\52.JPG

Database: Vims2001 - c:\vejdirektoratet\vims\vims2001.gdb



Foranstaltning:

Større arealbehov såvel ved tilkørselsrampe, som frakørselsrampe.

Nødvendig ændringer på rute 15 og 16 forud for kørsel med modulvogntog.

2.

Bestyrer: 70

Vej nr: 415

Vej del: 0

Sidevej:

Vejside: V

Forløb: RANDERS - GRENÅ

Bemærkning:

Kmt: 1/0792

Dato: 22-08-2001 11:54:02

Filnavn: m:\Cd01-16\V7B70300\PIC00029\71.JPG

Database: Vims2001 - c:\vejdirektoratet\vims\vims2001.gdb



Foranstaltning:

Større færdselsareal ved svingning og flytning af lyssignaler.

Nødvendig ændringer på rute 15 og 16 forud for kørsel med modulvogntog.

3.

Bestyrer: 70

Vej nr: 415

Vej del: 0

Sidevej:

Vejside: V

Forløb: RANDERS - GRENÅ

Bemærkning:

Kmt: 10/0294

Dato: 22-08-2001 11:38:26

Filnavn: m:\Cd01-16\V7B70300\PIC00025\33.JPG

Database: Vims2001 - c:\vejdirektoratet\vims\vims2001.gdb



Foranstaltning:

Mere færdselsareal i til og frafarter.

Nødvendig ændringer på rute 15 og 16 forud for kørsel med modulvogntog.

4.

Bestyrer: 70

Vej nr: 415

Vej del: 0

Sidevej:

Vejside: V

Forløb: RANDERS - GRENÅ

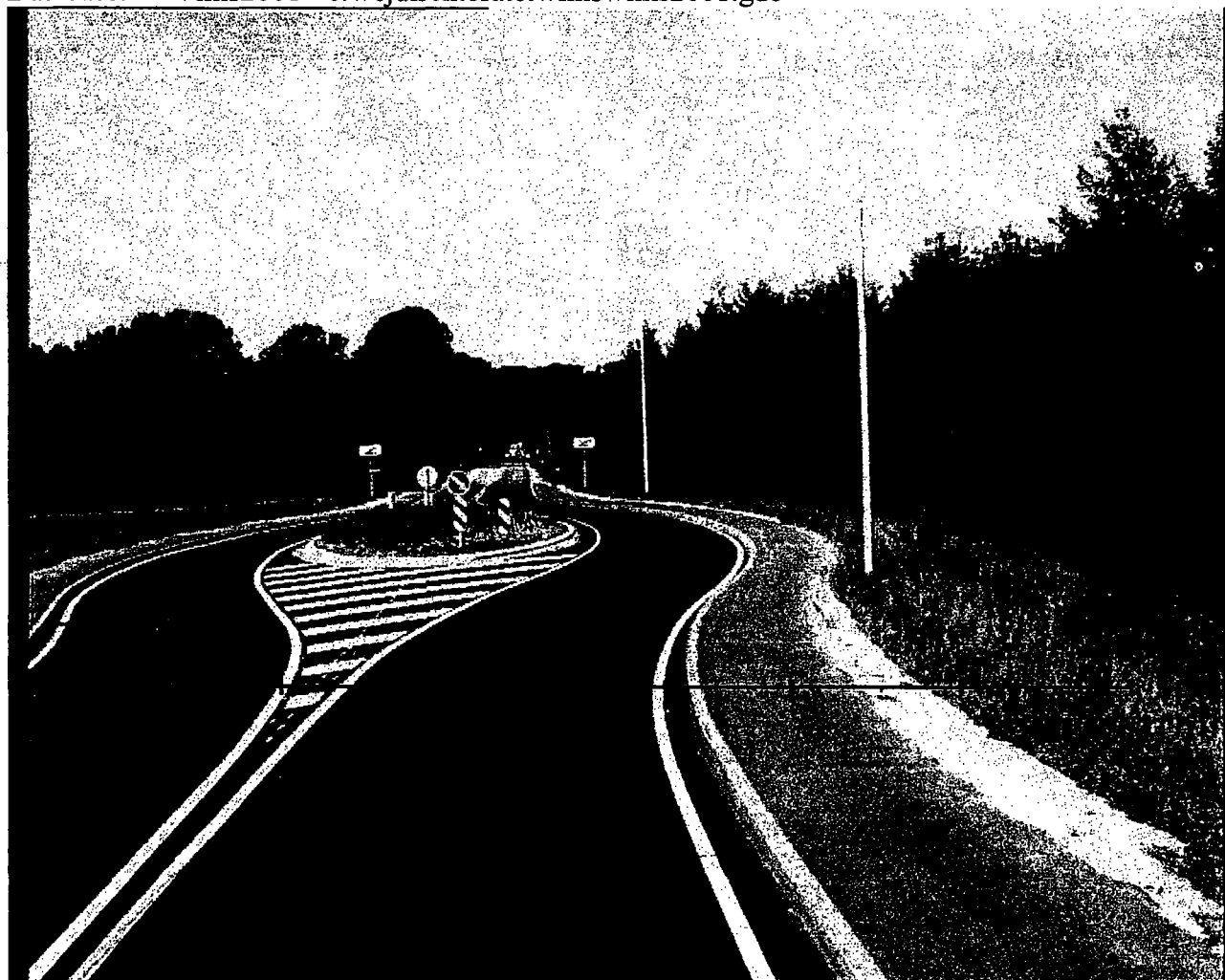
Bemærkning:

Kmt: 21/0471

Dato: 22-08-2001 11:19:16

Filnavn: m:\Cd01-16\V7B70300\PIC00019\39.JPG

Database: Vims2001 - c:\vejdirektoratet\vims\vims2001.gdb



Foranstaltning:

Evt. mindre justering.

Nødvendig ændringer på rute 15 og 16 forud for kørsel med modulvogntog.

5.

Bestyrer: 70

Vej nr: 401

Vej del: 0

Sidevej:

Vejside: H

Forløb: ÅRHUS - GRENÅ

Bemærkning:

Kmt: 58/0643

Dato: 04-07-2001 19:40:32

Filnavn: m:\Cd01-28\V7B70405\PIC00012\06.JPG

Database: Vims2001 - c:\vejdirektoratet\vims\vims2001.gdb



Foranstaltning:

Større færdselsareal ved svingning og flytning af lyssignaler.

Nødvendig ændringer på rute 15 og 16 forud for kørsel med modulvogntog.

6.

Bestyrer: 70

Vej nr: 401

Vej del: 0

Sidevej:

Vejside: H

Forløb: ÅRHUS - GRENÅ

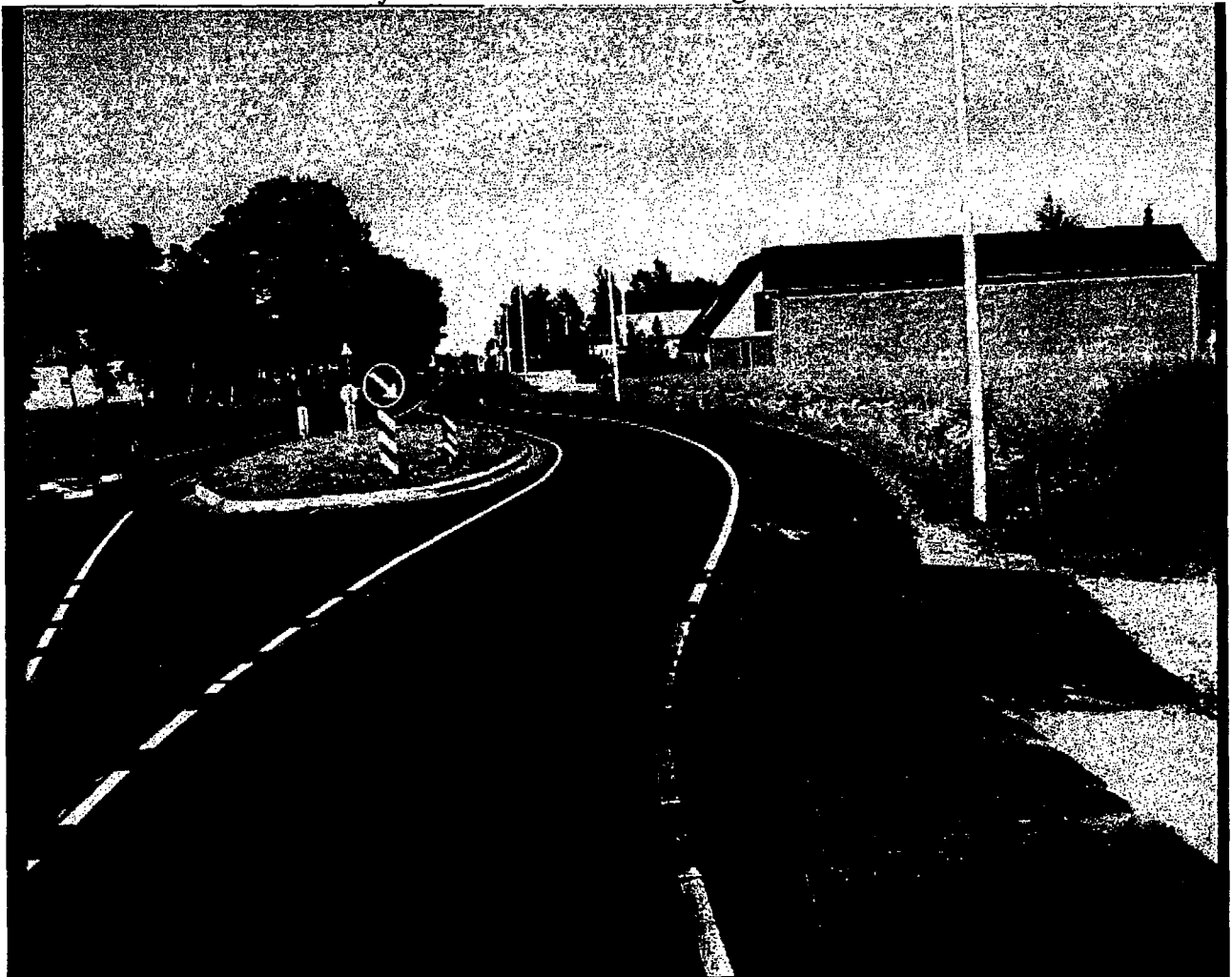
Bemærkning:

Kmt: 40/0423

Dato: 04-07-2001 18:53:28

Filnavn: m:\Cd01-28\V7B70405\PIC00002\76.JPG

Database: Vims2001 - c:\vejdirektoratet\vims\vims2001.gdb



Foranstaltning:

Evt. mindre justering.

Nødvendig ændringer på rute 15 og 16 forud for kørsel med modulvogntog.

7.

Bestyrer: 70

Vej nr: 401

Vej del: 0

Sidevej:

Vejside: V

Forløb: ÅRHUS - GRENÅ

Bemærkning:

Kmt: 3/0863

Dato: 26-09-2001 17:29:45

Filnavn: m:\Cd01-27\V7B92001\PIC00011\20.JPG

Database: Vims2001 - c:\vejdirektoratet\vims\vims2001.gdb



Foranstaltning:

Større færdselsareal ved svingning og flytning af lyssignaler.

Nødvendig ændringer på rute 15 og 16 forud for kørsel med modulvogntog.

8.

Bestyrer: 70

Vej nr: 405

Vej del: 0

Sidevej:

Vejside: H

Forløb: RINGVEJEN VEJLBY - VIBY

Bemærkning:

Kmt: 1/0400

Dato: 26-09-2001 11:20:48

Filnavn: m:\Cd01-26\V7B92600\PIC00000\73.JPG

Database: Vims2001 - c:\vejdirektoratet\vims\vims2001.gdb



Foranstaltning:

Større færdselsareal ved svingning og flytning af lyssignaler.

9.

Vejsektoren

[Hjem](#) [Indmeld](#) [Kontakt](#) [Min vejsektorens dk](#) [FAQ](#) [Vejsektoren som startside](#) [Søg](#) [Avanceret søgning](#)

Hovedmenu [Vejen herfra](#) [Forside](#) [VIS](#)

Bestyrer

Vejbeskrivelse

Vej: 0-431-0 kmt: 8/0036 mod kmt
Måledato: 12-04-2000



Start billede

Vejid

Kmt -

Vejside

Type

Data klar

© VIS - vis@vis.dk

Antenne i Danmark vejsektoren

Forstaltning:
Udvidelse af færdselsarealer.

Nødvendig ændringer på rute 15 og 16 forud for kørsel med modulvogntog.

10.

Vejsektoren

[Indhold](#)
[Kontakt](#)
[Min Vejsektor](#)
[FAQ](#)
[Vejsektoren som startside](#)

Søg

Avanceret søgning

Hovedmenu

Vejen her til: Forside > VIS

Bestyrer

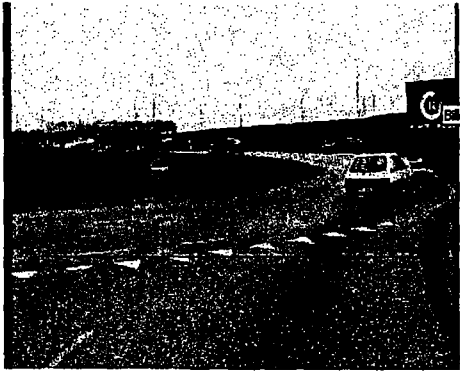
0-VEJDIREKTORATET

Vejbeskrivelse

0-431-0 ÅRHUS-SØFTEN

Vej: 0-431-0 kmt: 10/0342 med kmt

Måledato: 12-04-2000



Stort billede

Vejid

0 431 0

Kmt

9 123 - 11 123

Vejside

Højre

Type

Vejerspektiv

Hent

Nulstil

10/0342

Data klar

© VIS

vismynd.dk

Antenne i Danmark



Vejsektoren

[Indhold](#)
[Kontakt](#)
[Min Vejsektor](#)
[FAQ](#)
[Vejsektoren som startside](#)

Søg

Avanceret søgning

Hovedmenu

Vejen her til: Forside > VIS

Bestyrer

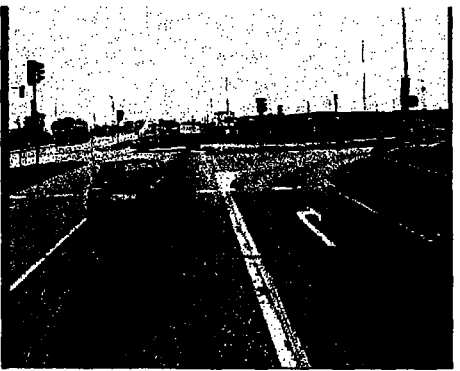
0-VEJDIREKTORATET

Vejbeskrivelse

0-431-0 ÅRHUS-SØFTEN

Vej: 0-431-0 kmt: 10/0041 med kmt

Måledato: 12-04-2000



Stort billede

Vejid

0 431 0

Kmt

9 123 - 11 123

Vejside

Højre

Type

Vejerspektiv

Hent

Nulstil

10/0041

Data klar

© VIS

vismynd.dk

Antenne i Danmark



Foranstaltning:
Udvidelse af færdselsarealer og flytning af lyssignaler.

Norddjurs

Tricktyve. Efter at en forretningsindehaver i går blev fransatret 400 kr. advarede politiet i Grenaa nu om, at tricktyve opererer i byen. Et sydlandske udseende ægtepar, 50 års alderen, kom i går eftermiddag ind i en forretning i Grenaa for at veksle en 1000-krone-sed-

del, og det lykkedes parret at forlade butikken med 400 kr. mere, end de kom ind med. - Så der er grund til at være på vagt over for mennesker, som kommer ind i forretningerne for at veksle penge, advarede vagthavende hos politiet.



Det er ulogisk, at Grenaa Havn ikke er taget med i forsøget med modulvogn tog, siger Henriette Kjær, trafikpolitisk ordfører hos de konservative.

FOTO: FLEMMING HANSEN

Grenaa vil med i forsøg

Konservativ trafikordfører går nu i brechen for modulvogn tog til Grenaa Havn.

AF HOLGER FRAUSING
HOFRASTIFTEN.DK

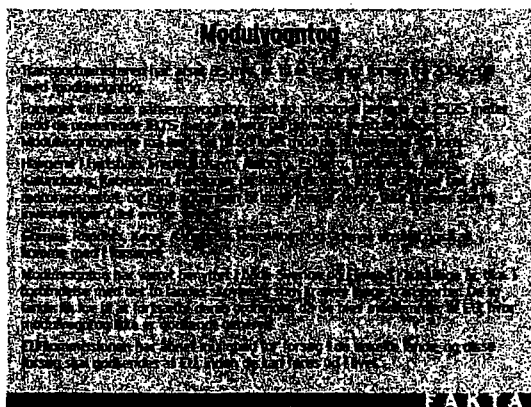
GRENAA: Konsekvenserne for Grenaa Havn kan blive alvorlige, hvis ikke det gennem lobbyarbejde i løbet af den næste måned lykkes for havnen at komme med i et tre-årigt forsøg med modulvogn tog.

Derfor har havnen nu allieret sig med Det konservative Folkepartis trafikpolitiske ordfører, Henriette Kjær, der på et møde med havnens ledelse og Norddjurs-borgmester Torben Jensen i går lovede at arbejde for at få Grenaa Havn med i forsøget.

- Det er helt oplagt, at Grenaa skal med set i lyset af den omfattende transport til og fra Sverige. Det vil ganske enkelt være ulogisk, hvis ikke Grenaa er med, og det vil jeg nu forsøge at overbevise Transportministeriet om, siger Henriette Kjær.

10 udvalgte havne

- Der foregår i forvejen omfattende transporter med lange køretøjer i forbindelse med udskibningen af vindmøller fra Grenaa Havn. Her skal man have godkendelser fra gang til gang, og det kan man slippe for, hvis Grenaa bliver en del af forsøget. Så jeg synes, Grenaa har rigtig gode



argumenter, føjer Henriette Kjær til.

Forsøget med modulvogn tog indgik i den forløbne uges trafikforlig mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre.

På baggrund af forliget har transportminister Flemming Hansen (K) fremsat et lovforslag om, at der fra 2008-2011 gennemføres et forsøg med modulvogn tog til 10 udvalgte havne, som Grenaa ikke er imellem. Modulvogn togene skal primært be-

nytte motorvejsnettet, og der er sat 85 mio. kr. til ændringer, der gør det muligt for de lange vogn tog at nå frem til de udvalgte havne ad det ovrigt vejnet på en forsvarlig og sikker måde.

- Vi har hidtil haft en godkendelse til at modtage de lange vogn tog fra Sverige og håndtere dem internt på havnen. Det har hele tiden ligget i kørtene, at man ville ligestille havne med trafik til og fra Sverige, og der-

for overrasker det os, at Grenaa ikke er med blandt de udvalgte havne, siger administrerende direktør i Grenaa Havn A/S, Henning Laursen.

- Vi risikerer bl.a., at sætte en flot fremgang på Sæna Lines Sveriges rute over styr, hvis vi ikke kommer med i forsøget, understreger han direktøren.

Medfinansiering

Århus Amt har for Grenaa Havn foretaget en vurdering af, hvad det vil koste at ændre vejnettet fra Århus og Randers til Grenaa, så de lange vogn tog kan passere ubesværet. Vurderingen lyder på omkring tre mio. kr.

I 2008 ventes motorvejskøretøjer ved Soften færdigt, og det vil lette adgangen til Grenaa. Samtidig arbejdes der hen imod at forbedre tilslutningen til motorvejen ved tilslutningen på Hammelvej i Randers, og det vil også få positiv betydning for Grenaa.

- Det betyder, at ændringerne af vejnettet fra Randers og Århus kan gennemføres inden for en overskuelig økonomisk ramme. Vi prioriterer adgang til forsøget meget højt og er parat til i givet fald at indgå i medfinansiering med staten, siger borgmester Torben Jensen.

"Det vil ganske enkelt være ulogisk, hvis ikke Grenaa er med, og det vil jeg nu forsøge at overbevise Transportministeriet om."

HENRIETTE KJÆR
konservativ trafikordfører

Han peger samtidig på, at de nødvendige ændringer samtidig vil være med til at højne trafikikkerheden.

De udvalgte havne i forsøget vil komme til at indgå i finansloven. Den skal være på plads i løbet af en måneds tid, og i mellemtiden skal Grenaa forsøge at overbevise transportministeren om, at havnen på Jyllands næste også skal være med i forsøget.

Markant politisk pres for at få modulvogntog til Grenaa

Tre borgmestre og en regionsformand skriver brev til regeringen for at gøre opmærksom på skævvridninger, hvis Grenaa ikke er med i forsøg.

AF MOGENS LYG
MOLYØSTIFEN.DK

GRENAA: Det politiske pres for at få Grenaa Havn med i et forsøg med modulvogntog vokser nu særdeles markant.

I forvejen har Henriette Kjær (K), medlem af Folketingets trafikudvalg, udtrykt, at hun vil arbejde for, at Grenaa Havn kommer med blandt de havne, der bliver omfattet af trafik med de større lastevogntog, som forsøget handler om.

Men nu bakkes Henriette Kjær op af det tunge skars fra den kommunale og regionale verden.

Brev til ministre

Der sker i et brev, som allerede er sendt til transport-, og energiministeren, økonomi- og erhvervsministeren samt statsministeren. Absenderne er borgmesteren for Grenaa

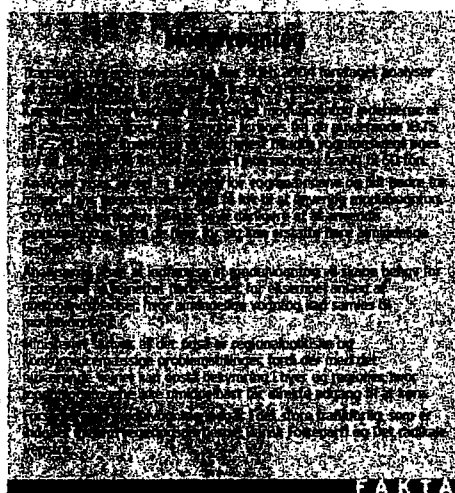
Kommune, Gert Schou (S), de kommende borgmestre for Norddjurs og Syddjurs Kommuner, Torben Jensen (BL) og Vilfred Friberg Hansen (S), samt Bent Hansen (S), formand for Region Midtjylland.

I brevet gør politikerne opmærksom på, at Grenaa Havn er en væsentlig del af transport-korridoren fra Jylland til Sverige med en betydelig lastvognstrafik i døgnnet.

Store investeringer

Henvendelsen gør samtidig opmærksom på, at vejnettet på Djursland allerede nu håndterer transport af blandt andet møllevarer. Problemet, selv om disse langt overgår modulvogntogene i længde.

De fire politikere fremhæver, at der gennem de seneste år er foretaget meget store investeringer i at udbygge Grenaa Havn, så den matcher moderne krav til vanddybder og



omladnings- og servicefaciliteter. Og de tilføjer, at det vil betyde et alvorligt tilbageskridt for udviklingen af havnen og være udtryk for konkurrenceforvridning blandt vognmændene, hvis Grenaa Havn ikke kommer med i forsøget med modulvogntog.

Vækststrategien

Regeringen har bidraget positivt til en vækststrategi for Grenaa og Norddjurs, der er udlagt som udkantssområde. I den vedtagne vækststrategi er Grenaa Havn en væsentlig faktor for den fremtidige erhvervsudvikling, herunder etablering af nye arbejdspladser. Derfor er det helt i strid med intentionerne i regeringens vækststrategi, at Grenaa Havn ikke er med i forsøget, skriver de tre borgmestre og regionsformanden i henvendelsen til regeringen.

Fjora i farlig frihed

AF HOLGER FRAUSING
HOFERSTIFEN.DK

GRENAA: Sællagten er gået ind ved Djurslands kyster. Kattegatcentrets sidste tilkomne sæl, Fjora, red på en høj sø ud i friheden onsdag aften under det ekstreme højvande, og nu appellerer centret til sit publikum om at deltage i jagten på hende.

Vi holdt ellers vagt det meste af natten ved sællagunen og troede, at vi havde klaret den, da vandet begyndte at falde ud. Vi kunne konstatere, at hegnet til lagunen er intakt. Men Fjora må have benyttet en stor bølge til at komme over rækværket på broen i sællagunen, fortæller Kattegatcentrets direktør Jørgen Lund Møller.

Da vi mødte tidligt torsdag morgen, svømmede hun rundt i lagunen uden for hegnet og forsvandt, inden det lykkedes os at kalde hende ind, tilføjer Jørgen Møller.

Herefter ledte centrets personale efter den forsvundne sæl både ved kysten tæt på lagunen, i lystbådehavnen og i Grenaa Havn, men uden held.

Det vil være en stor hjælp, hvis folk vil holde øje med Fjora her i den næste uges tid. Hun vil ikke optære sig som andre sæler, fordi hun er vant til mennesker. Hvis hun bliver fundet ud for stranden et eller andet sted, har vi en god chance for at kalde hende på land, fordi hun er meget veltænket, og på denne måde kan vi fange hende, siger Jørgen Møller.

Den to-årige hunsel er født i fangenskab og vil have svært ved at klare



Anja Petersen fra Kattegatcentret kalder på den forsvundne Fjora ud over det nu stille vand i Grenaa Lystbådehavn. Råbene har indtil nu været forgæves, men Fjora er godt trænet, så der er en god chance for at kalde den på land, hvis man bare kan finde den.

FOTO: FLEMMING-JØRGENSEN

sigt i det fri. Fjora ankom til Kattegatcentret fra Fjord- og Bæltcentret i Kerteminde i begyndelsen af oktober, hvorefter centret i Grenaa igen havde fuldt bestand af spættede sæler efter, at den tidligere bestand tog flugten under en vinterstorm i 2005.

De fire tilbageblevne sæler i lagunen blev i går fanget og transporteret henholdsvis til Nordsomusset i

Hirtshals og til Fiskeri- og Søfartsmuseet i Esbjerg.

Sæler sat i pleje

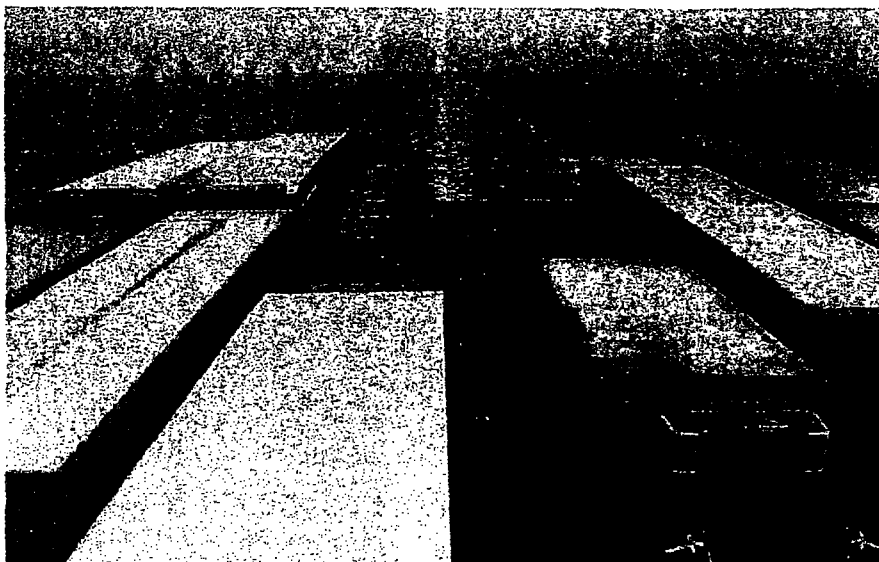
Vi har fået to i pleje hvert sted, og her skal de blive, indtil vi har fået etableret en holdbar løsning i vores egen sællagune. Broerne vil blive afmonteret og bygget op på ny i en kraftigere konstruktion, og samtidig

har vi taget kontakt til en entreprenør, som skal komme med forslag til, hvordan vi kan skærme lagunen mod bolgerne, når vinden står lige på land. Det kan blive løsningen at bygge en bolgebryder, som skærmer indsejlingen til lagunen, fortæller Jørgen Møller.

Mens personalet på Kattegatcentret onsdag eftermiddag og aften

kæmpede mod vandmasserne for at holde sælerne inde i lagunen, knoklede en snes brandfolk fra Grenaa Brandværn med at fylde sandsekke hos entreprenør Gert Svith for siden at fordele dem foran Grenaa Motorfabrik på havnen og Grenaa Plantecenter på Aligert i Grenaa, hvor vandet begge steder kom faretruende tæt på.

Havnene og modulvognstogene



Havnene i Grenå, Odense, Kolding, Aabenraa og Køge nedprioriteret i trafikforlig.

Af Palle Aarø

Ledelsen i 14 danske havne sad i sidste uge med bekymrede panderynker og frygtede at blive kørt ud på et sidespor af politikkerne i den fremtidige satsning på en udvidet forsøgsordning med modulvognstog.

Torsdag kunne de ni af dem ånde lettet op, da der blev indgået trafikforlig mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om et landsdækkende forsøg med kørsel med modulvognstog på det overordnede vejnet.

85 mio. til forsøg
Forligspartierne blev enige om at afsætte 85 mio. kr. til forsøget, som tager udgangspunkt i det eksisterende sammenhængende motorvejsnet, hvor der skal etableres ordentlige forbindelser til eksisterende transportcentre i

umiddelbar tilslutning til motorvejene. Der skal også ske en opgradering af vejnettet til havne med international godstransport, hvor havnearealerne ligger i umiddelbar nærhed af motorvejen, og hvor en forbindelse ikke forudsætter større anlægsinvesteringer.

Ni havne med
Det udvidede forsøg med at håndtere modulvognstog, som skal gennemføres fra 2008-2011, vil omfatte de ni havne i Hirtshals, Frederikshavn, Aalborg, Esbjerg, Fredericia, Århus, Kalundborg, København og Helsingør. Alle medlemmer af havnesammenlutningen Danske Havne. Desuden inddrages havnen i Rødby i forsøget.

14 medlemshavne i Danske Havne havde på forhånd meldt sig som interesserede deltagere i den udvidede forsøgsordning. Alle disse havne er i forvejen godkendt til mollevin- getransporter på op til 47 meter, og samtlige havde efter kontakt med politi, antskommuners vejafdeling eller kommunale

vejkontorer fået bekræftet adgangsvejenes anvendelighed og fastlagt behovet for mindre anlægsændringer - bl.a. for at sikre især "bløde trafikanter".

Overordnet tilfredse
Som senest interesserede havn havde Hanstholm meldt sig på banen, men denne havn må sammen med havnene i Grenå, Odense (Lindøterminalen), Kolding, Aabenraa og Køge se en nedprioritering i øjnene efter det uventet hurtige trafikforlig.

Danske Havne er overordnet tilfredse med, at havne nu er tænkt ind i den udvidede forsøgsordning med modulvognstog.

Vi er tilfredse med, at forsøget er udvidet fra kun at gælde motorvejene til også at omfatte forbindelsesveje til havne og havneområder, siger Danske Havnes formand, borgmester Uffe Steiner Jensen.

Men vi synes dog, det vil være en god idé at sikre en landsdækkende mobilitet af godsirtransporten ved også at inddrage havnene i Grenå, Odense,

Kolding og Aabenraa.

Det vil stort set også være udgiftsneutralt på Finansloven, så hvorfor ikke tage dem med og høste fordelene fra starten?

Mangler Køge

Køge Havn burde også komme med. Alene på grund af dens beliggenhed kan den være med til at afhjælpe det stigende trængselsproblem på motorvejsnettet omkring hovedstaden, siger Uffe Steiner Jensen.

Danske Havne vil nu rette fokus på de 5 havne der ikke kom med og yderligere medtage havnene i Hanstholm, Randers og Nyborg, når man har undersøgt tilkørselsforholdene disse steder.

Af Danske Havnes undersøgelse fremgår bl.a., at modificeringer eller etablering af nye anlæg ikke er nødvendige for at håndtere modulvognstog i havnene i Kolding, Aabenraa og Odense, mens det kun vil kræve ganske få investeringer i Grenå og Køge at blive opgraderet.

Der køres med tre forskellige typer modulvognstog. Type 1 hvor en lastvogn og sættevognsanhænger kobles sammen med en såkaldt dollyenhed, type 2, som er en almindelig sættevognstrækker med en kærre hægtet på, og type 3, hvor trækkeren trækker både en såkaldt link-trailer og en almindelig sættevognsanhænger.



Type 2. Sættevognstrækker med alm. sættevognsanhænger og kærre



Vue over vogndækket på «Maren Moise». Et af de skibsdækk, der slæber rigtig mange lanemeter lastbiler frem og tilbage mellem de danske landsdele. Og et af dem, der tåkket være Kalundborgs placering mellem de ni udvalgte forsøgshavne nu skal prøve kræfter med modulvognstogene. Havde Kalundborg trukket en nitte i ordningen kunne konsekvensen meget vel blive, at Mols-Linien trak færgen væk fra ruten mellem Kalundborg og Århus. Til stor skade for førstnævnte havns omsætning. Foto: Anders Riis

Knald eller fald for Kalundborgs færger

Alle gode kræfter fra Kalundborg-området var sat i søen for at komme med i den udvidede forsøgsordning med modulvognstog.

I sidste uge havde man inviteret trafikminister Flemming Hansen på besøg i lokalområdet og torsdag havde en talstærk delegation foretræde for Folketingets Trafikudvalg for at fremlægge argumenter.

Katastrofen lurede

En udelukkelse fra forsøgsordningen kunne få katastrofale konsekvenser for Kalundborg-området, hvor Mols-Linien A/S i værste fald med udsligt til et årligt omsætningsstab på mindst 60 mio. kr. kunne risikere at måtte lukke fragtruten Kalundborg-Århus, og at havnen samtidig mistede størstedelen af sin fragtom-sætning.

Alene på den konto skulle omkring 200 arbejdspladser

afvikles. Desuden ville byens erhvervsvirksomheder, der udgør den største industrikoncentration uden for København, tabe markant konkurrenceevne.

Betaler selv for veje

Men Kalundborg kom med, og havnen og byens virksomheder betaler selv de omkring 400.000 kr. en klargøring af vejnettet ifølge en rapport vil koste, og havnen stiller tillige omladningsplads for håndtering af modulvognstog til rådighed.

14 pct. af al transport af det tunge gods på øst-vestaksen foregår i dag via Kattegat, mens de 86 pct. går over Storebælt.

Jeg er meget glad for, at Kalundborg Havn er med i modulvogns-aftalen. Det vil betyde uendeligt meget for havnen og erhvervslivet fremover, siger havnechef Bent Rasmussen.

Øst-vest-trafikken er vigtig for havnene

Underdirektør i Danmarks Rederiforening, Jan Fritz Hansen, forventer ingen tilbagemelding på den fælles henvendelse, som Rederiforeningerne har sendt til Færdselsstyrelsen, og som bl.a. påpeger, at Transportministeriets MTV-udredning fra 2004 ikke tager stilling til påvirkningen af konkurrencefalden mellem vej og maritim transport.

Han betragter henvendelsen som en "lidt sen høringskrivelse", som han håber er indgået i de politiske overvejelser.

Rederiforeningen er repræsenteret i trafikministerens Godstankenke og har her mottoet: Mere gods til havnen, hvilket også gælder, når det drejer sig om håndtering af modulvognstog.

Øst-vest i fokus

Jan Fritz Hansen ønsker, at man ikke i øst-vest-trafikken glipper, at der er muligheder for alle relevante partnere for at være med i den teknologiske udvikling om større enheder i det nye et must.

Desuden finder han, at man skal bestrebe sig på at få alle 13 interesserede havne fra Danske Havnes undersøgelse med ind i det landsdækkende forsøg.

Det handler om at optimere transporten. Større enheder kan jo tage mere fra, og så bliver der mindre trafik på vejene. Det hele bliver optimeret, og det gælder både til søs og til lands, siger Jan Fritz Hansen og tilføjer:

Grundlæggende er det godt at få noget mere volumen i det. Men det er vigtigt for os, at det kan udvikles til gavn for flest muligt. Det må være en forudsætning, at øst-vesttrafikken gennem havnene kommer med.

Andre steder behøver det ikke være en forudsætning, men her skal man være åbne og sige, at i alle havne, hvor håndtering af modulvognstog med rimelighed kan lade sig gøre, så skal de også have lov til det, siger Jan Fritz Hansen.

palle.aarø

Havne tager udfordringen op

En ensidig statslig satsning på håndtering af modulvognstog på motorvejens transportcentre kunne betyde tab af godsomsætning på 20-25 pct. for de danske havne.

af Palle Aaroe

Hvis de danske havne var blevet sat helt ud på et sidespor i den fremtidige prioritering omkring håndtering af modulvognstog, ville det i værste fald kunne betyde et

hurtigt tab på 20-25 pct. af havnenes godsomsætning. Dermed ville transportmonsteret ændres radikalt.

Sådan lyder vurderingen fra sekretariatschef Tom Elmer Christensen, Danske Havne.

Han mener, at en satsning udelukkende på omladningscentre langs motorvejene ville flytte gods fra sø til vej. Nu bliver skaderne på den konto tilsyneladende begrænsede, da 10 havne inddrages i den udvidede forsøgsordning.

Har plads og kapacitet
-Vi har pladsen på havnene. Vi har allerede kapaciteten og kompetencerne til

at håndtere modulvognstog, og vi har mandskabsfaciliteter. 75 pct. af alt gods ind og ud af Danmark sker via havnene, så brug dem, siger Tom Elmer Christensen, som er overbevist om, at modulvognstog er kommet for at blive.

-Det er en effektivisering af landtransporten, og vi skal ikke stille os hindrende i vejen for den. -Vi skal bare sikre, at håndtering af mo-

dulvognstog kommer til de havne, der er klar, og som ønsker at være med.

Danske Havne har beregnet, at omkostningerne til at etablere ordentlige adgangsveje m.m. for de 13 havne, der har ønsket at være med i den udvidede forsøgsordning, vil være et sted mellem 10 og 20 mio. kr.

Generelt efterlyser Danske Havne et større samspil

mellem transportformerne i Danmark i lyset af, at godsmængden ifølge prognoserne vil øges med 75 pct. i løbet af de næste 20 år.

På europæisk plan interesserer især speditører sig i stigende grad for samspillet mellem gods på landevej, jernbane og søtransport.

Modulvognstogene

Fakta

Den 1. juli i år startede et begrænset 3-årigt forsøg med kørsel af modulvognstog, MVT, fra Sverige over Øresundsforbindelsen til Kastrup Cargo Center ved Københavns Lufthavn, hvor der i dag er trafikgrundlag for kørsel til Sverige og Finland. Samtidig har havne med direkte færgeforbindelser til Sverige fået dispensation efter færdselslovgivningen, så de kan modtage modulvognstog. Det gælder for havnene i Frederikshavn, Grenå, Helsingør og Rønne.

I forsøgsordningen kan der køres med to typer vognstog:

* Lastbil og en lang almindelig påhængsvogn med en vognslængde på 24 meter og totalvægt på 48 ton.

* Modulvognstog bestående af lastbil med dollypåhængsvogn med en vognslængde på 25,25 meter og totalvægt på 60 ton.

Forsøgsordningen indebærer ikke, at modulvognstog kan bevæge sig frit på det danske vejnet.

I dag må en dansk lastbil have en samlet længde på 18,75 meter og veje op til 48 ton.

2 modulvognstog kan erstatte 3 almindelige vognstog.

Efter trafikforliget i sidste uge skal MVT-forsøgsordningen udvides med en 3-årig forsøgsordning fra 2008-11, og det relevante vejnet skal tilpasses i løbet af 2007 og 2008.

I Transport- og Energiministeriets udrædning om modulvognstog fra 2004 skønnes, at der vil komme til at køre cirka 260 modulvognstog i Danmark under et landsdækkende forsøg i tilknytning til motorvejssnitter. Modulvognstogene vil erstatte cirka 400 eksisterende lastbilvognstog. Dansk Transport & Logistik, DTL opererer i øjeblikket med tre typer af modulvognstog, MVT i en kommende landsdækkende gradvist udvidet forsøgsordning.

Det svenske trafikforskningsinstitut udgav i 2002 en rapport, som både fremviste miljøgevinster og højere transporteffektivitet ved at tilføje modulvognstog på 25,25 meter og totalvægt på 60 ton. Rapporten var baseret på det svenske og finske modulkoncept, og blandt de væsentligste fordele blev fremhævet:

32 pct. færre transporter til samme mængde gods

15 pct. mindre brændstofforbrug

23 pct. færre omkostninger

15 pct. mindre luftforurening

Færre trafikpropper, mindre vejslid og øget trafikikkerhed.

Det er gammel svensk tradition, at man skal kunne transportere træ til markedet på ens vilkår. Derfor må der i Sverige køres med lange vognstog også på små veje - bortset fra i de inderste bykerner. I Sverige kører halvdelen af al godstransport på vej i modulvognstog. Holland har netop overtaget et forsøg med modulvognstog og har gjort samme positive erfaringer som i Sverige. Hollænderne skal nu i gang med at udvide forsøg, og her forventer man, at 2/3 af alt gods på vej inden for en kort strække kommer til at foregå i modulvognstog. Tyskland har også forsøg i gang i øjeblikket, og der er endnu ingen afrapportering på det. Endnu har der ikke været alvorlige ulykker med modulvognstog impliceret - bortset fra et i Finland for mange år siden, og som der altid refereres til.

Sidste uge i trafikforliget om et landsdækkende forsøg med modulvognstog lægger udgangspunkt i det eksisterende sammenhængende motorvejsnet. Det er følgende strækninger: E 20 fra Kastrup til Esbjerg, Rute 21 (Holbækmotorvejen) fra Motorring 3 ved København til Holbæk, E 47 fra Kvistgård (ved Helsingør) til Rødby, E 45 fra Padborg til Frederikshavn og E 39 fra Aalborg til Hirtshals.



Modulvognstog er kommet for at blive. Og selvom de ikke fremmer bl.a. EU's ønske om mere short-sea-traffic, så har havnene meget at sige i sammenhængen, understreger Foreningen Danske Havne.



Skibsteknisk Selskab

Skibsteknisk Selskab
(Foreningen til Søfartens Fremme samt Søfartsteknisk Forening)

Røggasemissioner fra skibsfart - før, nu og i fremtiden

Heldagskonference i Ingeniørhuset, Kalvebod Brygge 31 - 33

Onsdag den 15. november 2006, kl. 9.00 - 17.00

Arrangør

Skibsteknisk Selskabs Fond, Amaliegade 33B, 1256 København K

Tid og sted

15. november 2006, kl. 9 - 17.

Ingeniørhuset, Kalvebod Brygge 31 - 33.

Tema

Konferencen vil sætte fokus på skibsfartens miljøforhold med en klar fokusering på røggasemissioner set i et bredt perspektiv.

Målgruppe

Konferencen er rettet mod teknikere i rederier, hos konsulenter og underleverandører, men herudover inkluderer målgruppen også personer, der ønsker en mere generel overskuelig bred viden om emnet røggasemissioner.

Program

09.00 - 09.30 Registrering samt servering af kaffe/te og morgenbrød

09.30 - 09.35 Velkomst og indledning v/ Hans Otto Kristensen, generalsekretær, Skibsteknisk Selskab.

09.35 - 10.10 Skibstrafikkens betydning for luftkvaliteten i Danmark og det øvrige Europa v/ seniorforsker Thomas Ellermann, Danmarks Miljøundersøgelser

10.10 - 10.40 Sidste nyt fra myndighederne vedr. emissionslovgivningen v/ civ.ing. Dorte Kubel, Miljøstyrelsen

10.40 - 11.10 Kaffepause

11.10 - 11.40 Emissioner fra skibstrafik i Danmark v/ seniorrådgiver Morten Winther, Danmarks Miljøundersøgelser

11.40 - 12.15 Skibsfartens udfordring vedr. CO₂ - hvad sker der i IMO? v/ afdelingschef Hans Henrik Petersen, Danmarks Rederiforening

12.15 - 13.15 Frokost

13.15 - 13.45 Hvorledes kan røggasemissionerne nedbringes set fra en motorbyggeres perspektiv v/ Niels Kjemstrup, MAN B&W Diesel

13.45 - 14.15 Emissionsrelateret applikation v/ Keld Åbo, MAN B&W Diesel

14.15 - 14.45 Nye propeller- og fremdrivningskoncepter v/ Jens Ring Nielsen, MAN B&W Alpha

14.45 - 15.15 Kaffepause

15.15 - 15.50 Et rederis bud på fremtidens miljøpolitik og tiltag for at mindske emissionsudslippet v/ Ole Christensen, Rederiet A. P. Møller A/S

15.50 - 16.20 Præsentation af tiltag til reduktion af CO₂ udslip, dvs. energibesparende tiltag v/ ing. Johannes Johannesson, Scandlines

16.20 - 16.50 Miljøledelse indenfor emissionsområdet v/ Tommy Johnsen, DNV Maritime Solutions - Environmental & Technical Solutions

16.50 - 17.00 Afrunding af konferencen v/ generalsekretær Hans Otto Kristensen, Skibsteknisk Selskab

Registrering

Registrering er nødvendig og skal ske senest fredag den 10. november 2006 på Skibsteknisk Selskabs hjemmeside: www.skibstekniskskelskab.dk

For yderligere oplysninger kontaktes Hans Otto Kristensen, generalsekretær i Skibsteknisk Selskab, telefon 40 45 99 20, e-mail: hohk@redcross.dk

Pris

Kr. 1600,- (ekskl. moms) dog 600,- kr. inkl. moms for studerende

Tilmelding sker på www.skibstekniskskelskab.dk

Markant politisk pres for at få modulvogntog til Grenaa

Det politiske pres for at få Grenaa Havn med i et forsøg med modulvogntog vokser nu særdeles markant.

I forvejen har Henriette Kjær (K), medlem af Folketingets trafikudvalg, udtalt, at hun vil arbejde for, at Grenaa Havn kommer med blandt de havne, der bliver omfattet af trafik med de større lastvogns-tog, som forsøget handler om.

Men nu bakkes Henriette Kjær op af det tunge skyts fra den kommunale og regionale verden.

Det sker i et brev, som allerede er sendt til transport- og energiministeren, økonomi- og erhvervsministeren samt statsministeren.

Afsenderne er borgmesteren for Grenaa Kommune, Gert Schou (S), de kommende borgmestre for Norddjurs og Syddjurs Kommuner, Torben Jensen (Bl.) og Vilfred Friberg Hansen (S), samt Bent Hansen (S), formand for Region Midtjylland.

I brevet gør politikerne op-

mærksom på, at Grenaa Havn er en væsentlig del af transport-korridoren fra Jylland til Sverige med en betydelig lastvognstrafik i dognet.

Henvendelsen gør samtidig opmærksom på, at vejnettet på Djursland allerede nu håndterer transport af blandt andet møllevinger problem-løst, selv om disse langt overgår modulvogntogene i længde.

Store investeringer

De fire politikere fremhæver, at der gennem de seneste år er foretaget meget store investeringer i at udbygge Grenaa Havn, så den matcher moderne krav til vanddybder og omladnings- og servicefaciliteter. Og de tilføjer, at det vil betyde et alvorligt tilbageskridt for udviklingen af havnen og være udtryk for konkurrenceforvriddning blandt vognmændene, hvis Grenaa Havn ikke kommer med i forsøget med modulvogntog.

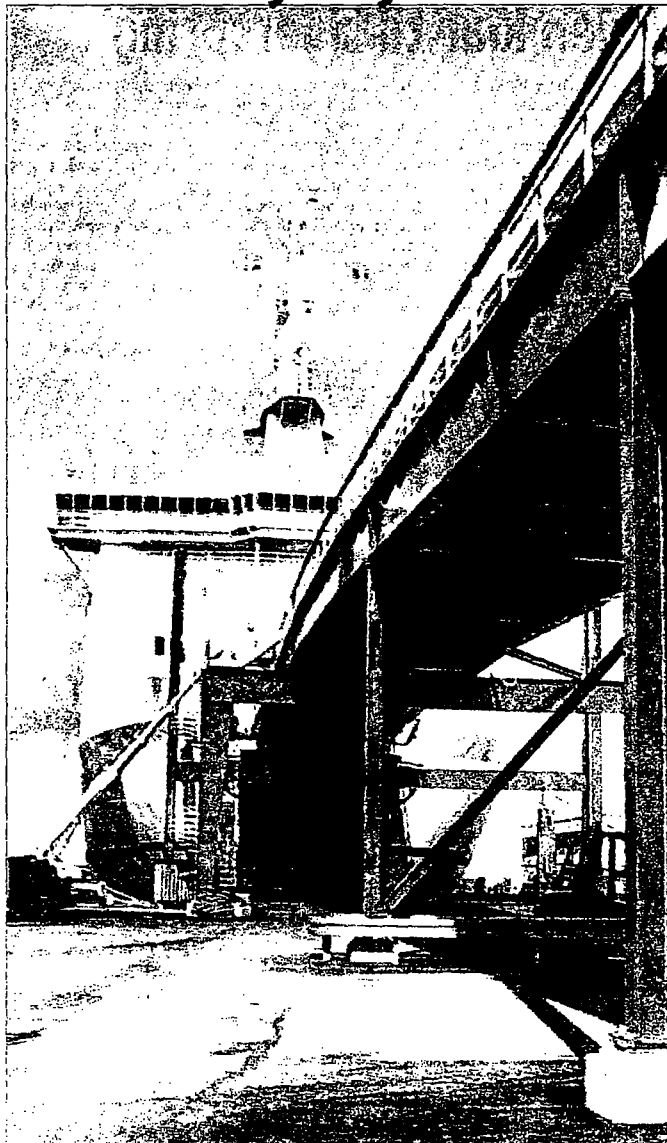
- Regeringen har bidraget positivt til en vækststrategi for Grenaa og Nørre Djurs,

der er udlagt som ud-kantsområde.

I den vedtagne vækststrategi er Grenaa Havn en væsentlig faktor for den fremtidige erhvervsudvikling, herunder etablering af nye arbejdspladser.

Derfor er det helt i strid med intentionerne i regeringens vækststrategi, at Grenaa Havn ikke er med i forsøget, skriver de tre borgmestre og regionsformanden i henvendelsen til regeringen.

Der er foretaget betydelige investeringer både på Grenaa Havn og på Stena Lines færge for at øge godskapaciteten på Grenaa-Varberg ruten. (Foto: Jens Munk)



Det konservative folketingsmedlem Henriette Kjær bager op om Grenaa Havn i denne sag. (Foto: Flemming Højer)

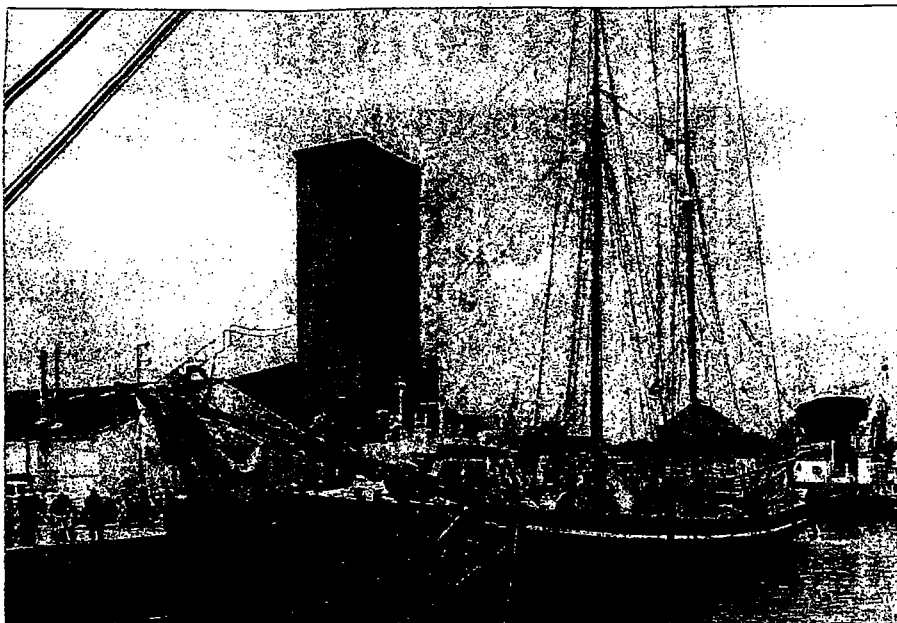


Foto: MORTEN SCHÄRFE

STRATEGISK - Grenaa Havn ligger strategisk godt i forhold til forsyningsikkerheden i tilfælde af terroraktioner.

JP Århus
04.11.06

Grenaa Havn skal med i det gode selskab

På Grenaa Havn er der virksomheder, der vil have fordele af at transportere gods på modulvognstog. Så der er ikke brug for unfair konkurrence.

Af Gert Schou, borgmester i Grenaa Kommune.
Henning Laursen, direktør for Grenaa Havn og Finn Bradæs, formand for Djurslands Erhvervsråd

MODULVOGNTOG LYDER ikke af noget særligt. Nærmest en gløse, der leder tankerne hen på en manual for feinschmeckere i transportbranchen. Men snart vil ordet få en mening, der rækker langt herudover.

Transportministeren har nemlig fremsat forslag til ændring af færdselsloven, så det som forsøg bliver muligt at tillade nye sammensætninger af vognstog, der forøger den samlede vognstogs længde fra knap 19 m til godt 25 m. Dertil kommer, at den højest tilladte vægt af hvert vognstog øges fra de nuværende 48 tons til 60 tons. Med disse ændringer introduceres begrebet modulvognstog i det danske trafikbillede.

I sidste uge blev der indgået et stort trafikforlig mellem regeringspartierne, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre. Her blev der fulgt op på transportministerens forslag om at sætte navn på de nye kombinationer af havne, der skal benyttes af bussen med modulvognstog. Desuden blev der 55 mio. kr. til de nødvendige ombygninger af vejnettet og udflytning af

såkaldte omkoblingsstationer, som er en nødvendig forudsætning for, at forsøget kan gennemføres.

De umiddelbare konsekvenser af at anvende modulvognstog er positive. Større lastvognstog, som kan transportere større godsmængder, vil nedbringe antallet af korte kilometer, og det betyder både mindre udledning af miljøbelastende udstødningsgasser og mindre belastning af selve vejnettet. Anvendelse af modulvognstog vil også give mindre trafikthæd og formentlig færre trafikuheld.

Et attraktivt sted

Så langt så godt. Men modulvognstogene vil også ændre på konkurrenceforholdene i transportsektoren, fordi de reducerer transportomkostningerne pr. enhed. Alt andet lige vil det betyde, at det bliver særligt attraktivt at anvende de havne, som er omfattet af forsøget på bekostning af havne, der ikke er med.

Til vores store overraskelse er Grenaa Havn ikke med blandt de 10 havne, som er lukket ind i varmen. På trods af havnens status som en stor trafikhavn med en betydelig omsætning af internationalt gods, på trods af Grenaa Havns strategiske betydning for forsyningsikkerheden af Danmark i tilfælde af terroraktioner på andre vitale dele af den danske infrastruktur. Det virker, som om forligspartierne har lukket øjnene for disse kendsgerninger og i stedet har valgt at sætte på havne, der ligger i umiddelbar nærhed af motorvejnettet.

Det er hverken rimeligt eller retfærdigt. I forvejen

Til vores store overraskelse er Grenaa Havn ikke med blandt de 10 havne, som er lukket ind i varmen.

transporteres der på de to hovedveje på Djursland møllevinger og tårnsektioner til vindmøller, som eksporteres fra Grenaa Havn. Denne transport foregår problemfrit, uanset at den sammenlignet med modulvognstogene både er langsomt kørende og har en længde, der langt overgår disse. Selv om vejnettet på Djursland ikke har motorvejstandard, er både hovedvej 13 og 16 så veludbyggede, at det nærmest kun er kosmetiske ændringer af vejnettet, som skal til for at gøre disse veje til kørsel med modulvognstog. Skønsmæssigt investeringer på 2 mio. kr., ifølge analyser foretaget af Århus Amt's Vejkontor. Dette skal endda ses på baggrund af, at det allerede nu er muligt at omlade gods til og fra modulvognstog på havnen i Grenaa, hvilket betyder, at man kan spare omkostninger til omkoblingsstationer andre steder, hvis Grenaa Havn kommer med i forsøget.

På et sidespor

Derfor er det helt acceptabelt, at Grenaa Havn er udelukket fra det gode selskab. Havnens betydning for store dele af Jylland er veldokumenteret, og der er en klar samfundsmæssig interesse i at transportere gods over Kattegat via Grenaa. Det sparer mange korte kilometer, fordi alternativet er transport til Jylland enten via Frederikshavn eller Helsingør, hvor sidstnævnte alternativ oven i købet vil øge

belastningen af de i forvejen overbebyrdede motorveje på Sjælland og Fyn.

Gennem de seneste år er der foretaget store investeringer i at udbygge Grenaa Havn, så den matcher moderne krav til bassindybder og omladnings- og servicefaciliteter. Det har haft positiv effekt, så havnen i dag er dynamisk og en vækst på Djursland, der er på vej til at trække det nordlige Djursland ud af den stilstand, som har præget området i en årrække.

Unfair konkurrence

På Grenaa Havn er der således i dag lokaliseret en række virksomheder, som vil have klare fordele af at kunne transportere gods på modulvognstog. Derfor er det sidste, vi har brug for, at havnen nu udsættes for unfair konkurrence, som kan få etablerede virksomheder til at genoverveje deres placering eller få Stena Line til at lave kalkulationer over, hvorvidt det vil være fordelagtigt at flytte godstransporten på rederiets færger til den anden havn.

På baggrund af ovenstående må vi appellere så stærkt som muligt til både forligspartierne og de øvrige medlemmer af Folketinget om at ændre på forliget ved den forestående 2. behandling af lovforslaget. Både ud fra en her samfundsmæssig betragtning – og af hensyn til udviklingen på Djursland – er der kun én løsningsmulighed: Grenaa Havn skal med i det gode selskab.



Kim Christiansen - Danmark skævvrides.

DF: Grenaa Havn med i transportforsøg

GRENAA: Ophakningen til Grenaa Havn ønske om at komme med i forsøgsordningen med lange lastvognstog, de såkaldte modulvognstog, breder sig.

Dansk Folkepartis, Kim Christiansen, Mariager, valgt til Folketinget i bl.a. Grenaa-kredsen, har meldt sig på banen med støtte.

Jeg finder det uacceptabelt, at transportminister Flemming Hansen (K) ikke i første omgang har inkluderet Grenaa Havn i det tre-årige forsøg med de nye store modulvognstog. Jeg vil derfor i samarbejde med mit partis trafikordfører, Walter Christophersen, rejse sagen over for transportministeren i Folketinget, siger Kim Christiansen.

Der er nogle gange en tendens til, at politikerne på Christiansborg glemmer, at der er en verden vest for Storebælt. Det er helt uacceptabelt, hvis Danmark skævvrides. Derfor gælder det om at inkludere så mange havne som muligt i forsøget, herunder Grenaa Havn, siger Kim Christiansen.

Jeg vil nu stille ministeren en række spørgsmål, der skal belyse, om der er nogle saglige grunde til at udelukke Grenaa Havn fra forsøget med modulvognstog. Derefter vil jeg bede Flemming Hansen om at give dispensation til Grenaa Havn og dermed inkludere den i forsøget, føjer Kim Christiansen til.

Tirsdag 7. november 2006

Denne side er redigeret af Helle Jensen

Østjylland

Stiftstidende
stiften.dk

13

Norddjurs

"Det er afgørende nødvendigt, at Djursland kommer med i forsøget, hvis ikke landsdelen skal kobles af udviklingen."

POUL PETERSEN, næstformand i DI Randers-Djursland

Uhørt at koble Djursland af

Det regionale industripolitiske udvalg i Østjylland lægger pres på minister for at få modulvognstog til Grenaa.

AF HOLGER FRAUSING
HOFRØSTIFTEN.DK

GRENAA: Presser på transportminister Flemming Hansen (K) øges yderligere for at få Grenaa Havn med i et tre-årigt forsøg med lange lastvognstransporter - de såkaldte modulvognstog.

I går modtog ministeren et brev fra det regionale industripolitiske udvalg i Østjylland, som tæller Dansk Industri og CO-1, der omfatter 13 fagforbund i Århus og Viborg amter.

Formanden og næstformanden i udvalget, Finn Frandsen, Dansk Metal, og Søren Fischer, DI Randers-Djursland, kalder det uhørt, at man fra politisk side forsømmer muligheden for at forbedre Midtjyllands og Djurslands infrastruktur.

- Vi finder det meget problematisk, at man fuldkommen har valgt at se bort fra Grenaa, som ellers er oplagt til at indgå i forsøgsordningen med de længere lastbiler. Der er ikke behov for omfattende trafikale investeringer, for Grenaa forholdsvis nemt og billigt ville kunne indgå i ordningen, hedder det i brevet til



Poul Petersen: Det er afgørende nødvendigt, at Djursland kommer med i forsøget.

ministeren.

Finn Frandsen og Søren Fischer peger videre på, at Grenaa har færgeforbindelse til Sverige og dermed er en oplagt midtjysk transportåre for modulvognstogene.

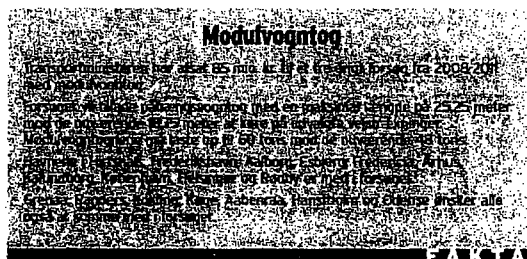
- DI og CO-1 anser veludbygget infrastruktur for en afgørende forudsætning for regional vækst. I forbindelse med trafiktafalten af 26. oktober har forligskredsen (rege-

ringen, de radikale og Dansk Folkeparti, red.) valgt at gennemføre en forsøgsordning med modulvognstog. Denne aftale får regionale konsekvenser, fordi den vil medføre en ændring af godstransportmønstret i Danmark - herunder få konsekvenser for Region Midtjylland. Vi vil godt pointere, at vi anser det for fornuftigt, at man herhjemme indsatte længere lastbiler på det danske vejnet, som man kender det fra flere andre lande - heriblandt både Sverige og Finland. Danmark haster såvel en stor miljøgevinst som trafikmæssige fordele, når to lastbiler fremover kan transportere de varer, som tre lastbiler kan i dag, hedder det i brevet, som kraftigt opfordrer ministeren til at tage Grenaa og dermed Djursland med i forsøget.

Forbindelse til Sverige

Poul Petersen, direktør på Thorfisk A/S i Grenaa, og næstformand i DI Randers-Djursland, har deltaget i udformningen af brevet til transportministeren.

- Det er en selvfølge, at Grenaa skal indgå i forsøget, ikke mindst fordi vi har en af landets forholdsvis



Modulvognstog

Transportministeren har sat sig til at få et forsøg med lange lastvognstog fra 2008/2009. Det vil sige, at der vil være mulighed for at have på vejnettet i Danmark og i Sverige. Det vil sige, at der vil være mulighed for at have på vejnettet i Danmark og i Sverige. Det vil sige, at der vil være mulighed for at have på vejnettet i Danmark og i Sverige.

få færgeforbindelser til Sverige, hvor lange transporter nærmest er reglen og ikke undtagelsen, siger Poul Petersen, der føjer til:

- Jeg forstår ikke, at man lige netop har lagt sig fast på 10 havne i forsøget. Det kan ikke udelukkende være fordi de 10 udvalgte ligger tæt på motorvejsnettet. I flere af de 10 havne skal man gennem bymæssige områder, hvor investeringerne i vejnettet bliver større end på vejene mellem Grenaa og henholdsvis Århus og Randers, hvor det kan gøres for små midler. Endringerne her vil samtidig blive en stor fordel for transporterne med indimellem, som

vi har i forvejen, påpeger Poul Petersen.

- Det er afgørende nødvendigt, at Djursland kommer med i forsøget, hvis ikke landsdelen skal kobles af udviklingen, understreger han.

Udover DI og CO har tre lokale borgmestre, regionsformand Bent Hansen, Region Midtjylland, og de konservatives trafikordfører Henriette Kjær henvendt sig til transportministeren med ønsker om, at Grenaa Havn kommer med i forsøget.

**DF: Ti havne til
modulvogn og ikke godt nok**

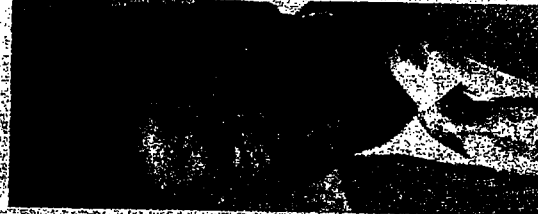
I går led Køge Havn, som er den anden stor industrielt havn, en masse skæbne og kunne konstatere, at den ikke er blandt de ti udvalgte havne.

Nordkurs. Bakker op om modtobvognung
 til henvendelsen til transport-
 og energiministeren under-
 strøger jernforeningens virk-
 somheder, at det er en god ide
 at undersøge længere lastbil-
 er særligt gode til at dække
 ger mange perspektiver, i ud-
 ville regioner på den måde.
 Men for os at se om det være
 underordnet, om det var to al-
 ler i to have med i foreslået
 modtobvognung, siger
 Poul Petersen.

10

Der er vigtigt at huske, at de fleste af de nævnte forhold har betydning for alle i familien, og derfor er det vigtigt at være opmærksomme på dem alle. Det er vigtigt at være opmærksomme på dem alle, og det er vigtigt at være opmærksomme på dem alle.

Christophersen: Han mener, at involveringen af seks flere hvide kan holdes inden for det samlede budget på 85 mio. kr. III) For søget med modulygn- tog siger han:



De færre, som eventuelt ikke kom-
mer, med i forløbet vil blive be-
tydningligt højest af udvælgelsen, siger
Walter Christoffersen. Foto: De

Djursland ønsker lige muligheder

AF LEIF LAHN JENSEN

ANEMONEVEJ 13, GRENAÅ,
MEDLEM AF
SAMMENLÆGNINGSUDVALGET
I NORDDJURS KOMMUNE (S).

Erhvervsudvikling. Vi vil udvikling på Djursland, vi vil et sted, hvor det er attraktivt at ligge sit firma, og et sted hvor det er let at komme til og fra.

Men igen mærker vi modstand udefra, nogle som ikke kan se, hvor vigtigt det er for os at være med fremme. Her tænker jeg på forsøgsaftalen omkring modulvogntog, hvor Grenaa Havn og dermed Djursland er blevet forbigået.

Grenaa Havn ligger godt, og vil naturligt være en af de mere attraktive havne i fremtiden, en havn hvor firmaerne gerne vil være. Dette kræver, at vi sørger for at give dem de bedste betingelser på lige fod med deres konkurrenter i andre havne. Vi er også et område med masser af gode transport firmaer, hvorfor må de ikke være med her?

Vi må hele tiden kæmpe mod disse uretfærdige beslutninger og sammen sikre Djursland og dens erhverv. Vores lufthavn har været truet, motorvejshængslerne har heller ikke kørt let igennem og gang på gang må der kæmpes.

Dette skal vi forsætte med og vi skal alle sammen, på tværs af partier og på tværs af faggrupper på Djursland, sørge for at fortælle hvorfor det er så vigtigt at vi får samme muligheder som alle andre dele af landet.

Regeringen vil gerne det frie valg, men åbenbart kun på deres betingelser. Vi føler ikke at vi har samme muligheder som andre, at vi har de samme valg.

Flere havne vil have modulvogntog

Af Tina Altenburg
tinaalt[Snabel@]transportmagasinet.dk

Regeringen har afsat 85 millioner kroner på Finansloven for 2007 til et forsøg, der går ud på at introducere de særlige 25,25 meter lange modulvogntog i Danmark.

Forsøget strækker sig over tre år og løber af stablen i 2008. Foreløbig er 10 havne udpeget til at kunne tage imod de lange lastvogntog. Det drejer sig om Hirtshals, Frederikshavn, Ålborg, Esbjerg, Fredericia, Århus, Kalundborg, København, Helsingør og Rødby.

Modulvogntogene kræver ifølge Transportministeriet fle-

re steder ombygninger af vejnettet, så de lange vogntog kan komme rundt på en måde, der er forsvarlig rent trafikssikkerhedsmæssigt.

- De fleste havne er valgt, fordi det er store havne med internationale færgeruter. Modulvogntogene kommer jo blandt andet med færgerne. Derudover har man tænkt på, hvad det vil koste at gøre det mere sikkert, siger Tom Elmer Christensen, sekretariatschef i brancheorganisationen Danske Havne.

- Vi har fremlagt en liste med 13 havne, der gerne vil med, heraf er Køge, Aabenraa, Kolding, Grenaa og Odense foreløbig ikke kommet med. Hanst-

holm Havn, som ikke er på listen, har fremsat sit ønske om at komme med i forsøget lidt senere end de andre, forklare han.

- Der er stor politisk bevidsthed for, at Hanstholm Havn kommer med, og vi tror det hele taget, at flere havne kommer med. Flere havne er begyndt at sige, at de gerne selv vil betale, hvad det koster, siger Tom Elmer Christensen. Han giver som eksempel, at den nye Grenaa kommune har meldt ud, at kommunen vil gå ind og selv betale de cirka to millioner kroner, det koster i vejforbedringer for, at Grenaa Havn kan modtage modulvogntog.

- Lovforslaget om modulvogntog bliver behandlet i januar, og der vil vi formentlig komme ret tæt på, hvilke havne, der kommer med i forsøget siger Tom Elmer Christensen.

Modulvogntog til



Af Finn Frandsen,
Dansk Metal,
Storegade 31, Mariager og
Søren Fischer,
formandskabet i det regionale
industripolitiske udvalg i
Østjylland, Dansk Industri

EN VELUDBYGGET infrastruktur er en afgørende forudsætning for, at alle dele af landet kan få del i den igangværende højkonjunktur.

Derfor er det også et problem, når en kommende forsøgsordning med ekstra lange lastbiler – de såkaldte modulvogntog – kommer til at gå udenom centrale havne i bl.a. Østjylland.

Vi vil med det samme understrege, at vi synes det er fornuftigt, at trafik- og energiminister Flemming Hansen nu lægger op

til en forsøgsordning med modulvogntog.

De opererer i dag med stor succes i flere af de lande, vi handler mest med.

Vi vil kunne høste såvel miljømæssige som trafikmæssige fordele, når to lastbiler fremover vil kunne transportere de varer, som tre lastbiler er om at transportere i dag.

Færre lastbiler på vejene er en klar fordel – også regionalt.

Forsøgshavne

Forsøgsordningen indebærer konkret, at en række havne bliver udpeget som forsøgshavne og får tilladelse til at modtage modulvogntog, når de lokale trafikmæssige forhold er blevet opdateret.

Dette kan f.eks. være styrkelse af lokale broer, så de kan håndtere de ekstra tunge lastbiler etc.

Oprindeligt ønskede 13 industrihavne at være med i forsøgsordningen, men lovforslaget lægger kun op til, at 10 industrihavne må komme med i forsøgsordningen.

Blandt de 10 industrihavne er kun én placeret i den kommende

Region Midtjylland – nemlig Århus Havn.

Fra såvel arbejdsgiver som lønmodtagerside side anser vi det dog for yderst problematisk, at man har frasorteret Grenå Havn.

Færgeforbundelse

Grenå er netop oplagt til at indgå i forsøgsordningen med de længere lastbiler.

Grenå har færgeforbundelse til Sverige – hvor modulvogntog er tilladt – og er dermed en oplagt forsøgshavn.

Der vil desuden ikke skulle foretages ret mange trafikale investeringer, førend Grenå vil kunne indgå i forsøgsordningen.

Det er vurderet, at det kun koster et sted mellem to og tre mio. kr. i Grenås tilfælde.

Omkøstningerne for hele Region Midtjylland ved at Grenå Havn står udenfor, er derimod betydelige og uoverskuelige.

Har virksomheder ikke gode logistikmæssige forhold til at modtage og afsende gods, får det selvsagt konsekvenser for konkurrencekraften, produktionen og dermed beskæftigelsen. Disse vil med sikkerhed langt overstige

flere havne – også Grenå

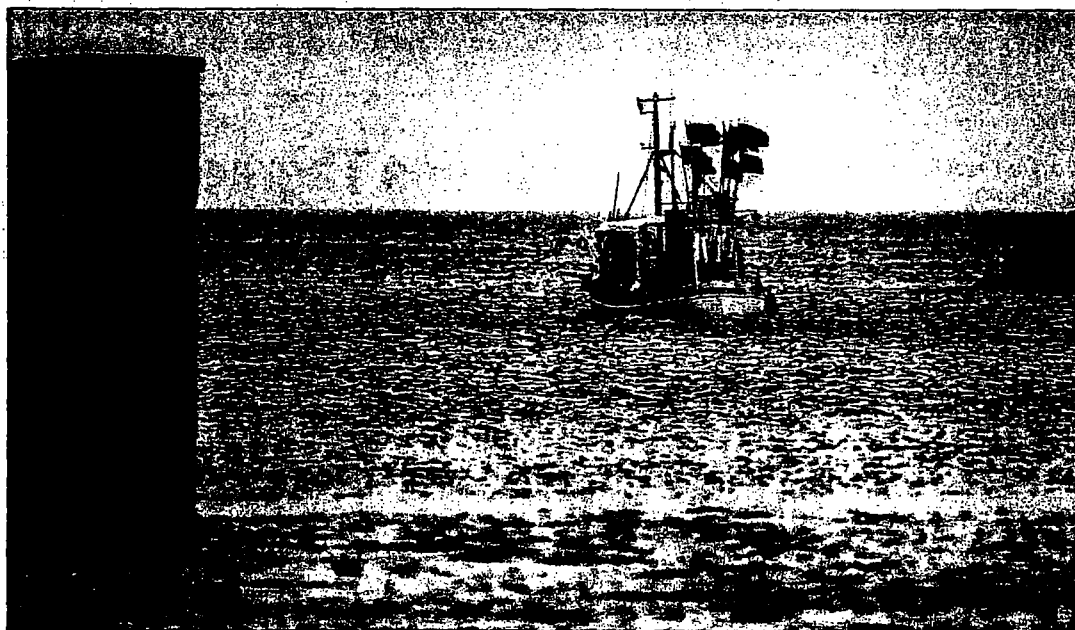


Foto: MICK ANDERSON

FORSØGSHAVN – Grenå Havn kommer til at sejle sin egen sø, hvis ikke den også bliver udpeget som forsøgshavn og får tilladelse til at modtage modulvogntog.

ge udgifterne på to til tre mio. kr.

Det regionale industripolitiske udvalg i Østjylland, der er sammensat af repræsentanter for DI og de ni fagforbund i CO-I i Århus og Viborg Amter mener, at man fra politisk side svigter

Midtjylland og i særdeleshed Djursland ved ikke at gøre Grenå til en del af forsøgsordningen.

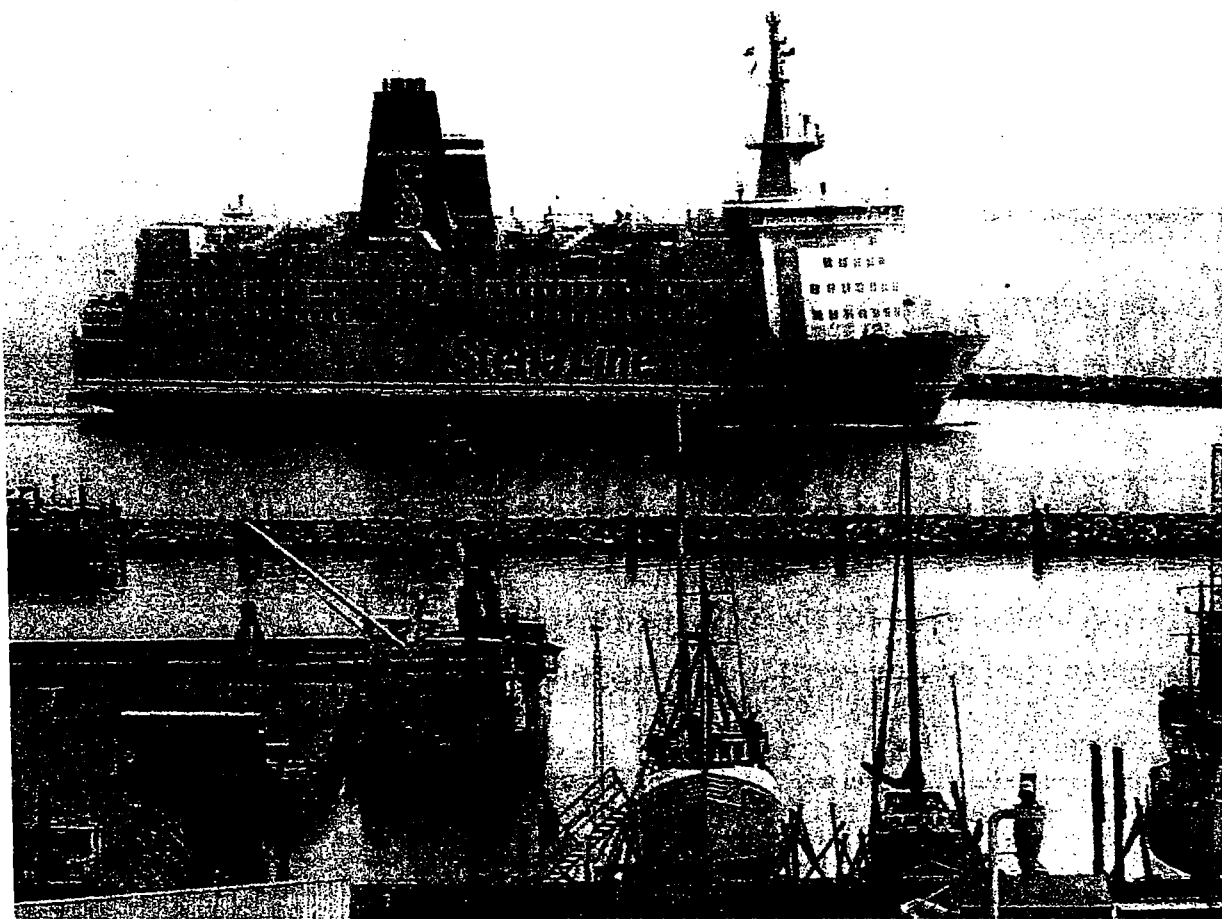
Derfor er vi også glade for, at mange af de folketingsmedlemmer, som er valgt her i regionen, har støttet op bag at få forsøgs-

ordningen udvidet.

Dette har været på tværs af partiskel, lige fra Jan Petersen fra Socialdemokratiet over Henriette Kjær fra Det Konservative Folkeparti til Morten Messerschmidt fra Dansk Folkeparti.

Til dem alle skal der lyde et stor tak for at kæmpe for regionens erhvervsliv.

Vi håber, at trafik- og energiministeren nu vil lytte til de mange gode argumenter og udvide forsøgsordningen.



I Sverige har man i flere år haft modulvognstog og med Grenaa Havns vigtige forbindelse til Varberg vil det være helt naturligt, at Grenaa og Djursland kommer med i forsøget.

FOTO: FLEMMING F

Modulvognstog

Transportministeriet har i 1987 gennemført et forsøg med modulvognstog på 10 havne i Danmark, og her er Grenaa ikke kommet med, indtil nu i hvert fald. Derimod er Århus med. Der bliver imidlertid presset på fra mange forskellige sider for at få Grenaa Havn med i det tre-årige forsøg. Det er blandt andet arbejdsmarkedets parter, en række borgmestre, regionsformanden og flere folketingsmedlemmer, der har valgt at gå ind i pres for at få ministeren til at inkludere Grenaa Havn og dermed Djursland i det vigtige forsøg, der tegner noget om udviklingen på transportområdet fremtiden.

Frygten i lokalområdet er, at Djursland vil blive koblet af udviklingen, hvis man afskæres fra et sådant forsøg.

Århus vil have Grenaa med

Århus-borgmester støtter også, at Grenaa Havn kommer med i forsøg med store lastvogne.

AF MOGENS LYNG

MOEY@STIFTEN.DK

A: Grenaa Havn får nu støtte af flere borgmestre mod vest, idet borgermester Nicolai Wammen (S) fra Århus har valgt at slutte sig til de lands- og kommunalpolitiske partier, der bakker op om, at Grenaa skal med i forsøg med de såkaldte modulvognstog, der er særligt store lastvogne på op til 25 meters læng-

den. Bakningen kommer i et brev til

Århus-borgmesterkollegaen i Grenaa, Gert Schou, hvori Nicolai Wammen blandt andet begrundet sin holdning med, at modulvognstog har fungeret gennem flere år i Sverige, og at det derfor vil være naturligt at svenske modulvognstog kan finde vej til og gennem Danmark via de eksisterende ruter, herunder Grenaa-Varberg.

Også ud fra en regionalpolitisk synsvinkel bakker Århus-borgmesteren op om Grenaa.

- Hele Øst- og Midtjylland betragter jeg som et sammenhængende

vækstområde med stor dynamik. Derfor er det vigtigt, at infrastrukturen er optimal, og det forudsætter, at vores virksomheder har en hurtig og direkte adgang til det svenske og det øvrige nordiske marked, skriver Nicolai Wammen i brevet til Gert Schou.

Transportministeriet vil starte et forsøg med de store lastvogne på 10 havne i Danmark, og her er Grenaa ikke kommet med, indtil nu i hvert fald. Derimod er Århus med.

Der bliver imidlertid presset på fra mange forskellige sider for at få Gre-

naa Havn med i det tre-årige forsøg.

Det er blandt andet arbejdsmarkedets parter, en række borgmestre, regionsformanden og flere folketingsmedlemmer, der har valgt at gå ind i pres for at få ministeren til at inkludere Grenaa Havn og dermed Djursland i det vigtige forsøg, der tegner noget om udviklingen på transportområdet fremtiden.

Frygten i lokalområdet er, at Djursland vil blive koblet af udviklingen, hvis man afskæres fra et sådant forsøg.



Kristian Thulesen Dahl, nr. fra højre, havde på Grenaa Havn møde med blandt andre Svend Brandstrup Hansen, Hénning Láursén og Niéls Erik Iversén.

PRIVATFOTO

Grenaa bør have modulvogntog

GRENAA: Den magtfulde formand for Folketingets Finansudvalg, Dansk Folkepartis Kristian Thulesen Dahl, er ikke i tvivl om, at Grenaa Havn bør være en af de havne i Danmark, der får lov at modtage modulvogntog, de meget store lastbiler på op til 25 meters længde.

Kristian Thulesen Dahl gav udtryk for denne holdning, da han var på besøg på Grenaa Havn. Han sagde til havneledelsen, at Grenaa Havn skal sikres de samme muligheder som andre virksomheder. Regeringen har sat 85 millioner kroner af til at løse infrastruktur-problemerne

omkring de store lastbiler. Regeringen har udpeget 10 havne, hvor til- og frakørselsforhold er ved at blive undersøgt.

Men derudover har fem-seks havne, herunder Grenaa, også ønsket modulvogntog til at køre gods til og fra havnen. For Grenaa er det blandt andet interessant, fordi de store lastbiler allerede kører i Sverige, hvorfra Grenaa Havn får en stor del af sin godstrafik.

Bioethanol produktion var et andet emne for samtalerne på havnen. Kristian Thulesen Dahl sagde, at forholdene for placering af en produktion af bioethanol er optimale i Gre-

naa, men det er efter hans mening ikke politikerne på landsplan, der skal bestemme, hvor investorerne vil placere deres penge.

Spørgsmålet om kystsikring på Anholt, hvor havet æder sig ind på nordkysten, blev også diskuteret. Kristian Thulesen Dahl ville ikke give tilsagn om økonomisk støtte fra staten til kystsikring, men han udtrykte interesse for en løsning, der er bragt på bane med af flytte sand fra havneindsejlingen, som sander til, nogle få 100 meter væk til nordkysten, hvor havet gnaver.

Men penge kunne Thulesen Dahl ikke love.

LASTBIL MÆGLEREN

CARSTEN LYKKE
TLF. 23 31 67 14

DVZ
REKREATION & JETTING

DANMARKS
TRANSPORT • TIDENDE.COM

Danmarks Transport-Tidende

torsdag 29 marts 2007

Månedsmagasinet fra DTF

TRANS Inform.com

Nyheder
Aktuelt
Fokus
På skinner
Til lands
Til vands
I luften

Information
Abonnement
Gratis
prøveabonnement
Om os
Kontakt
Media Info

Resourcer
Trans Inform
Lastbilmarkedet
Ny Bog
Transportjura
Trafik
Vejret
Færdselsstyrelsen
Links
Bruger:

Kodeord:

Log ind

Få adgang til Transport-
Tidende

Modul-testkørsel forløb helt uproblematisk

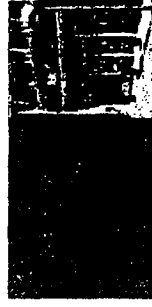
Gårdsdagens testkørsel med to modulvognetog fra Helsingør via Lyngby og Transportcenteret i Høje Taastrup til Kalundborg færdig med forløb fint.

Ved ankomsten til Kalundborg Havn sagde chauffør Martin Loft fra Frode Laursen A/S, at det gik fint, og at han heller ikke havde været i tvivl om det, inden kørslen startede i Helsingør. Den største udfordring var nærmest at holde pressen lidt på afstand. Selve køreturen bød ikke på de store udfordringer. Martin Loft gennemførte turen med en treakslet IVECO forvogn tilkoblet en dolly, der igen havde tilkoblet en almindelig trailer.

Jævn fart

Den svenske vognmand Lennart Johansson fra Helsingborg, der udfører trucking for Frode Laursen A/S, og som selv kørte med sin Volvo trækker, tilkoblet et komplet linkvognetog, sagde til www.e-nyt.com, at den største udfordring for ham var at få lov til at holde en jævn fart. Om forskellen på at køre med modulvognetog i Sverige og i Danmark sagde Lennart Johansson, at indkørslerne og udkørslerne ved rundkørslerne bør visse steder gøres lidt større.

Stort udvalg
af trailere til
omgående levering
HESEL.DK



CargoWatch-P2
Vejesystemer til lastbiler
ALLE TYPER KØRETØJER...
www.cargowatch.dk

**HAR DU LANGT
HAR VI KORT**

PALFINGER

Padborg
International
Transportcenter



Altid i bevægelse **EURO LEASING** *Altid i bevægelse*



DANMARKS TRANSPORT • TIDENDE.COM

TRANSinform.com

Danmarks Transport-Tidende

torsdag 29 marts 2007

Månedsmagasinet fra DTF

Modulvogn tog på vej

Vejdirektoratets første egentlige forsøg med modulvogn tog på vejene er kommet god fra start her til formiddag.

Der er to modulvogn tog, som i dag er startet fra Helsingør og kørt videre til Kvistgård industri-område og derefter til Høje Taastrup Transportcenter.

Der er tale om et linkvogn tog og en forvogn dolly/trailer kombination. Det hele er indtil videre forløbet uden problemer.

Vejdirektoratet har måleudstyr ombord på de to modulvogn tog. Det er den første officielle kørsel med modulvogn tog herhjemme.

I eftermiddag slutter turen i Kalundborg.

Transport og energiminister Flemming Hansen siger www.e-nyt.com, at vi skal have Tyskland og hele Europa med på ideen om modulvogn tog. Når tyske delstater og Holland kan køre forsøg, så er det på tide, at hele EU også går ind i sagen. Det er ikke mindst miljøgevinsten og bedre kørselsøkonomi, det handler om, siger Flemming Hansen.

Nyheder

- Aktuelt
- Fokus på skinner
- Til lands
- Til vands
- I luften

Information

- Abonnement
- Gratis prøveabonnement
- Om os
- Kontakt
- Media Info

Resourcer

- Trans Inform
- Lastbilmarkedet
- Ny Bog
- Transportjura
- Trafik
- Vejret
- Færdselsstyrelsen
- Links

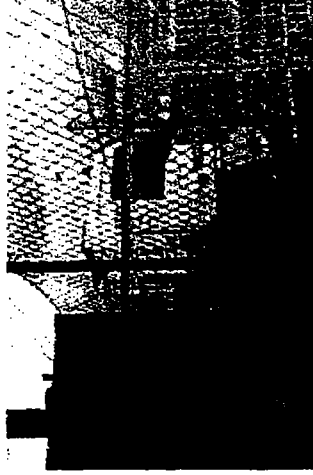
Bruger:

Kodeord:

Log ind

Få adgang til Transport-Tidende

17 KRONE



Hør om de nye køre-hvile-tids-regler

Abne ITD fyraftensmøder

SCHMITZ CARGOBULL

The Trailer Company.