



MINISTEREN

Dato 12. december 2006
J nr. 004-U18-55

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 17. november 2006 stillet mig følgende spørgsmål nr. 29 ad L35, som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål Nr. 29:

"Ministeren bedes kommentere materialet fra Trafikudvalgets besigtigelsestur til Helsingborg den 8. november om modulvogntog, jf. L 35 – bilag 17 og 19"

Svar:

Desværre var jeg forhindret i at deltage i besigtigelsesturen, men mine embedsmænd har refereret fra turen, som jeg kan forstå var både spændende og udbytterig. Jeg har indhentet nedenstående bemærkninger fra Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet om materialet, som jeg henholder mig til.

Præsentation fra Vägverket

Vägverkets præsentation giver en historisk gennemgang, der viser, at man i Sverige har kunnet indføre 25,25 meter vogntog uden større problemer, fordi der i næsten 40 år har været 24 m vogntog, og før den tid endnu længere vogntog. Ændringerne i Sverige ved at gå fra 24 til 25,25 m har derfor været meget begrænsede sammenlignet med den ændring, der vil skulle ske i Danmark ved at gå fra 18,75 m til 25,25 meter. Tungere lastbiler har dog betydet væsentlige investeringer i Sverige til forstærkning af broer mv.

Præsentation fra Volvo

Volvos præsentation opsummerer alle de mange positive egenskaber ved modulvogntog. Det nævnes derudover, at modulvogntog primært bør bruges på veje med flere spor i hver retning, men også at Volvo Accident Research Team ikke har erfaret nogen negative effekter af modulvogntog. Om arealbehovet nævnes, at når der laves et almindeligt 90° sving, er der kun lidt forskel på et modulvogntog med dolly og et traditionelt sættevogntog. Den mest arealkrævende modulvogntogstype – kombinationen med bil-linktrailer – sættevogn – omtales ikke i denne forbindelse. Om bremses nævnes korrekt, at hver aksel bremser sin egen last, men ikke at nogle aksler er langt væk fra bilen, og derfor ikke er så hurtige til at bremse (hvis ikke de styres elektrisk).



Resumé af rapport bestilt af Hollands Ministerium for Transport, Offentlige Arbejder og Vandforvaltning om forsøg med modulvogntog.

Det hollandske forsøg med 100 modulvogntog har kun givet positive resultater. Det gælder også trafikikkerhed. Det nævnes dog, at det på grund af det lille antal vogntog ikke var muligt at gennemføre en pålidelig ulykkesanalyse, og at man bør være opmærksom på trafikikkerheden på andre vejtyper end dem, der benyttes i forsøget, dvs. på andre veje end motorveje. Endelig anbefales det ikke at slække på de krav, der stilles til chaufførernes erfaring (mindst fem års erfaring med vogntog).

Det er således glædeligt, at der er positive erfaringer fra Holland, men det skal holdes for øje, at det er et relativt begrænset forsøg, der er tale om, og der har under hensyn til trafikikkerheden været tale om meget restriktive udvælgelser og krav til de veje, der kunne trafikeres med modulvogntog.

Anbefalinger og konklusioner i rapport bestilt af Hollands Ministerium for Transport, Offentlige Arbejder og Vandforvaltning om, hvordan godstrafik generelt og modulvogntog specifikt påvirker bilisters opfattelse af trafikikkerheden.

Rapporten omhandler bilisters subjektive opfattelse af trafikikkerhed baseret på en spørgeskemaundersøgelse med videomateriale. Overordnet viser rapporten, at bilisterne generelt ikke opfatter risici og tryghed ved modulvogntog anderledes end ved almindelige vogntog. Baggrunden for dette kan, jf. rapporten, være, at de adspurgte bilister sjældent har mødt et modulvogntog på vejene, og således overfører deres forventninger og holdninger fra almindelige vogntog til modulvogntog. Undtagelsen er højresving, der opfattes som den farligste situation for modulvogntog, hvor fletning opfattes som det farligste for andre vogntog. Denne forskel kan skyldes, som det fremgår af rapporten, at ”længden af modulvogntog opfattes måske tydeligst, når lastbilen svinger til højre, eftersom den så er nødt til at dreje ind over bilistens bane”. Generelt udtrykkes det i rapporten, at bilisternes fremtidige opfattelse af og holdning til modulvogntog kan ændre sig, fordi disse vil blive påvirket af bilisternes personlige erfaringer med modulvogntog.

Frode Laursen A/S' bud på en række ofte stillede spørgsmål om modulvogntog, herunder sikkerhedsmæssige, tekniske og politiske aspekter.

Frode Laursen A/S giver en lang række korte og koncise holdninger til spørgsmål om modulvogntog. Om sikkerhedsmæssige aspekter gives der udtryk for holdninger, der ikke fuldt ud svarer til Færdselsstyrelsens, jf. Færdselsstyrelsens Faktuelt notat om modulvogntog og om foreslåede krav til modulvogntog af 7. november 2006, der er sendt til udvalget med svaret på Trafikudvalgs-



spørgsmål 5. Frode Laursen A/S foreslår desuden privat etablerede omkoblingspladser. De fleste af de transportknudepunkter, der indgår i forsøget er allerede privatejede. Når der foreligger en evaluering af forsøget, vil man politisk kunne tage stilling til den fremtidige ordning. I givet fald skal det sikres, at private omkoblingspladser drives på transparente og ikke-konkurrenceforvridende vilkår, således at de er tilgængelige for alle transportører og erhvervsvirksomheder. Det vil i hvert fald være en forudsætning for, at de vil kunne omfattes af forsøget.

Notat af 6. november 2006 fra DTL om status og fakta om modulvogn tog i Danmark (og Holland).

Notatet giver en god status for arbejdet med modulvogn tog i Danmark og gode faktuelle oplysninger samt DTL's holdning til nogle af de spørgsmål, der er rejst. Det bemærkes dog, at der ikke er nævnt noget om usikkerhed om modulvogn togs trafikikkerhed ved kørsel uden for motorvejene, hvilket er nævnt i såvel Trafikministeriets Intern udredning om modulvogn tog, som i den hollandske rapport.

Intern udredning fra marts 2004 fra Trafikministeriet om modulvogn tog. Denne er tidligere blevet omdelt i folketingsåret 2003-04 som alm. del – bilag 832.

Den interne udredning er baggrunden for, at Transport- og Energiministeriet ønsker at iværksætte forsøg med modulvogn tog, idet den har følgende konklusion:

Tilladelse til modulvogn skørsel på et begrænset vejnet hovedsageligt bestående af motorvejsnettet vurderes samfundsmæssigt at være meget positivt. De årlige driftsbesparelser og miljøgevinster opvejer langt omkostningerne til infrastrukturtilpasning. Ulykkeseffekten skønnes samlet set at være nogenlunde neutral, så længe trafikken koncentrerer sig til motorvejsnettet. Alt andet lige må det dog forventes, at enkeltstående trafikulykker med modulvogn tog kan indebære større skader materielt og menneskeligt end tilsvarende med almindelige vogn tog.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen