

Modulvogntog er en win-win løsning

I 2014 besluttede en bred forligskreds at udvide modulvogntogsnettet i Danmark til at omfatte alle statsveje ud over motorvejene, dvs. også de større hovedveje, der blandt andet går til yderområderne.

Statsvejsnettet er netop kendetegnet ved at udgøre det overordnede vejnet, som binder Danmark sammen på tværs af kommuner, regioner og landsdele.

Det var og er et stort ønske fra transporterhvervet og rigtig mange virksomheder, herunder dem, der ligger i områder væk fra motorvejene, hvor en god og effektiv tilgængelighed for godstransporter har afgørende betydning for virksomhedernes konkurrenceevne og overlevelse.

Ved at fravælge en "Fredensborg-korridor" ved kørsel med modulvogntog, forhindrer man også at binde erhvervslivet sammen i Nordsjælland på en effektiv og miljørigtig måde. Her tænkes særligt på erhverv i Hillerød, Halsnæs – herunder Hundested Havn og Stålvalseværket, Frederikssund og Helsingør kommuner herunder Helsingør Havn.

Der er intet, der tyder på, at modulvogntog skulle frembyde større risici for bløde trafikanter, så længe vejen, de kører på, er egnet til kørsel med modulvogntog, og det er der skarp fokus på, når Vejdirektoratet gennemgår de nye ruter og om nødvendigt foretager ændringer af kryds og rundkørsler.

Ifølge Vejdirektoratet har der ikke været et eneste uheld, dvs. nul (0) uheld på by- og landeveje fra 2011 til nu (august 2016). Der synes heller ikke at være registreret borgerklager i øvrigt, hverken i Vejdirektoratet eller hos virksomheder. Det hænger givet vis sammen med, at de færreste almindelige borgere lægger mærke til, når der kommer et modulvogntog. Det viser jo erfaringerne fra både Danmark og Sverige. I Sverige kan modulvogntog i øvrigt køre på over 90 pct. af vejnettet. På motorvejene, hvor modulvogntogene kører langt de fleste kilometer, har der været konstateret 14 uheld siden 2011, men ingen med fatal udgang, og altså ingen med bløde trafikanter.

I forhold til ulykker, hvor lastbiler og bløde trafikanter er involveret, så viser det sig i øvrigt, at de fleste sker nær fronten af lastbiler, og fronten på et modulvogntog er fuldstændig magen til fronten på en almindelig lastbil, dvs. samme bredde og højde.

Eneste forskel er, at modulvogntoget med 25,25 meter er 6,5 meter længere end almindelige lastbilvogntog på op til 18,75 meter, og at modulvogntog med 60 ton tilladt totalvægt kan veje 4 ton mere end almindelige lastbilvogntog, der kan veje op til 56 ton. Modulvogntog bremser også lige så godt, da de har en ekstra aksel at bremse med (i alt 8 aksler).

Helt central for de positive effekter af modulvogntog er, at de kan transportere mere gods – op til 50 pct. mere, og at der derfor bliver færre lastbiler på vejene. Typisk vil 2 modulvogntog erstatte 3 almindelige lastbilvogntog, og det giver gevinster på alle fronter, samfundsøkonomi, miljø, støj, klima og trafikikkerhed, hvor risici mindskes med den sparede kørsel

Til modulvogntogskombinationer anvendes typisk nyere lastbiler, som støjer mindre end gennemsnittet, da støjkravene i forbindelse med typegodkendelse af nye lastbiler løbende skærpes. Samtidig anvendes typisk de bedste og mest erfarne chauffører til netop modulvogntog, og det at få ret til at køre modulvogntog anses som en anerkendelse af chauffører.

Modulvogntogene er et af mange gode tiltag, der har været med til at effektivisere den danske transportsektor til gavn for miljø, infrastruktur og erhverv. Alle foreløbige evalueringer af det danske forsøg er positive og indikerer ingen negative trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser, tværtimod.

Med andre ord kører modulvogntogene uproblematisk rundt i Danmark til glæde for miljø, klima, støj, trafiksikkerhed, konkurrenceevne og økonomi – uden gener for andre trafikanter eller borgerne i øvrigt.

Gevinsterne stod allerede at læse i en rapport fra november 2011, der evaluerede de første tre års forsøg med de modulvogntog på motorvejsnettet, tilknyttede veje og transportcentre. Blandt andet blev gevinsterne for samfundsøkonomien, miljøet og trafiksikkerheden med modulvogntog dokumenteret, og det viste sig, at ulykkesfrekvensen faktisk var lavere for modulvogntog end for de almindelige lastbiler og vogntog. Rapporten dokumenterede også, at vejteknikerne heller ikke har konstateret problemer med øget vejslid.

Vejdirektoratet, november 2001, Evaluering af forsøg med modulvogntog. Teknisk rapport [http://vejdirektoratet.dk/DA/trafik/erhverv/modulvogntog/Sider/Evalueringer%20\(Dansk\).aspx](http://vejdirektoratet.dk/DA/trafik/erhverv/modulvogntog/Sider/Evalueringer%20(Dansk).aspx)

DTL, 18. august 2016