

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Lovforslagets hovedindhold

Lovforslaget giver transport- og energiministeren bemyndigelse til at fastsætte bestemmelser om kørsel med lange vogntog med et eller to påhængskøretøjer, de såkaldte modulvogntog, på særlige strækninger.

Forslaget muliggør udnyttelse af de økonomiske, trafikikkerhedsmæssige og miljømæssige fordele, der er ved, at to modulvogntog kan erstatte tre almindelige vogntog.

Vogntogene skal køre på særlige vejstrækninger (hovedsageligt motorvejsnettet) af hensyn til fremkommeligheden og trafikikkerheden. Deres anvendelse forudsætter visse tilpasninger af infrastrukturen.

2. Gældende ordning i færdselsloven

Efter færdselslovens § 70 må der til bil kun kobles ét påhængskøretøj. Derudover er hovedreglen, at et lastbilvogntog, der opfylder gældende regler om vægt og dimensioner, må køre overalt på færdselslovens område.

3. Lovforslagets baggrund og indhold

På opfordring af vognmandsbranchen har transport- og energiministeren i 2004 lavet »Intern udredning om Modulvogntog« for at søge at afdække mulige gevinster ved anvendelse af særligt lange vogntog, de såkaldte modulvogntog. Udredningen er offentliggjort på Transport- og Energiministeriets hjemmeside www.trm.dk.

Modulvogntog muliggør nye sammensætninger af vogntog bestående af en lastbil og et eller to påhængskøretøjer på en sådan måde, at den samlede vogntogslængde og dermed kapaciteten øges. Konkret forøges den maksimale tilladte længde for påhængsvogntog fra 18,75 m til 25,25 m, og den højst tilladte vogntogsvægt øges fra de nuværende 48 tons til 60 tons. Den gældende færdselslov begrænser imidlertid tilkobling til bil til ét påhængskøretøj. Det er derfor nødvendigt at indsætte bemyndigelse til at tillade sammenkobling af bil med to påhængskøretøjer. Det har

været overvejet, om der skulle kræves særlig føreruddannelse. Størrelsen af de køretøjer, der anvendes til kørekortuddannelsen, ligger i øjeblikket langt fra modulvogntoget, og en særlig træning vil derfor formentlig kunne være relevant. Det er imidlertid allerede muligt for indehavere af kørekort til lastbilvogntog at udføre blokvognstransporter, der er længere end modulvogntog. I praksis lader vognmændene typisk chaufførerne gennemgå kurser, der er særligt målrettede til udførsel af sådanne opgaver. Denne fremgangsmåde findes ligeledes anvendelig for modulvogntog.

Udredningen viser, at der både er positive økonomiske, trafikikkerhedsmæssige og miljømæssige gevinster for samfundet ved anvendelse af modulvogntog på et begrænset vejnet hovedsageligt bestående af motorvejsnettet. Omkostningerne til tilpasning af infrastrukturen af hensyn til færdselssikkerheden vokser dog stærkt, hvis i væsentligt omfang der tillades modulvogntogskørsel uden for motorvejsnettet. Det samme gør de trafikikkerhedsmæssige problemer.

Den trafikikkerhedsmæssige virkning af indførelse af modulvogntog vil afhænge af en række faktorer. Modulvogntogenes største sikkerhedsmæssige problem er, at hvis de bliver involveret i et uheld, bliver uheldet, på grund af den større vægt, alvorligere end et tilsvarende uheld med et almindeligt vogntog. Omvendt vil en fornuftig udnyttelse af kapaciteten i modulvogntog medføre, at antallet af lastbilkilometre, der skal tilbagelægges for at udføre et givent transportarbejde, kan reduceres. Det vil alt andet lige reducere risikoen for trafikuheld.

Det er i udredningen konkluderet, at den trafikikkerhedsmæssige betydning ved indførelse af modulvogntog vil være begrænset, men positiv, hvis modulvogntog alene tillades anvendt på motorvejsnettet med tilhørende udvalgte knudepunkter.

På grundlag af udredningen ønsker transport- og energiministeren at kunne iværksætte forsøg med modulvogntog. Der er iværksat forsøg over Øresundsbron til Kastrup Cargo Center og i visse havne, der har færgeforbindelse til Sverige, omfattende modulvogntog med ét påhængskøretøj, idet disse ikke er omfattet