

Dette er en ren tilståelsessag. Man begynder ikke på et forsøg og bevilger et tocifret millionbeløb, hvis der kun er tale om et »forsøg«. Når man bruger 85 mio. kr. til noget, er det fordi, der er tale om en aktivitet, der skal indkøres, således at der kan indsamles viden om de problemer, der viser sig undervejs. Det kan man godt kalde et »forsøg«, men Enhedslisten synes blot, at man skulle sige ligeud, hvad det i realiteten handler om: Nemlig, at modulvogntogene skal listes igennem og uden alt for meget postyr.

Enhedslistens modstand mod modulvogntog finder støtte i en rapport, som en arbejdsgruppe nedsat af Nordisk Ministerråd udsendte i 2003. Heri konkluderes det, at den trafikikkerhedsmæssige betydning af indførelse af modulvogntog vil være begrænset, men positiv, såfremt modulvogntogene alene tillades at køre på motorvejsnettet med tilhørende udvalgte knudepunkter. En udvidelse af det tilladte vejnet vil kunne betyde en væsentligt forøget ulykkesrisiko.

Transport Økonomisk Institut i Norge skønner desuden, at uheldsomkostningerne ved kørsel med modullastbiler vil ligge 25 pct. over uheldsomkostningerne ved kørsel med almindelige vogntog. Endelig stiller det hollandske trafikministerium blandt forudsætningerne for at give tilladelse til kørsel med modulvogntog bl.a. krav om, at de højst må have 60 tons totalvægt, har blokeringsfrie bremsesystemer og skal have tilladelse til at udføre transporterne. Blandt de øvrige krav er, at vogntogene kun må køre på de hollandske motorveje og til destinationer maksimalt 20 km væk fra motorvejene, dog ikke bykerner.

Der er en række forhold, som påvirker ulykkesituationer i negativ retning, hvor modulvogntog er involveret. Modulvogntogenes stabilitet er f.eks. typisk ringere end stabiliteten på de vogntog, som erstattes. Det vil sige, at der i forbindelse med undvigemanøvrer er øget risiko for store udsving med køretøjets bageste del samt øget risiko for at vælte. Problemet størrelse afhænger af den konkrete vogntogskombination. Manøvreedygtigheden er endvidere lavere end for andre vogntog, og modulvogntogene er mere pladskrævende. Kombineret med en lavere accelerationsevne betyder det, at krydsning af en vej samt ikke mindst indsvingning på en vej vil blive mere tids- og pladskrævende, hvorved ulykkesrisikoen øges. Under snævre forhold er der en re-

gulær risiko for, at køretøjet »hænger fast« i krydset.

Såfremt modulvogntogene tillades uden for motorvejsnettet, vil det betyde, at udformningen af kryds, rundkørsler m.v. tilpasses køretøjernes begrænsede manøvreedygtighed. Dette kan kun ske ved at øge dimensionerne, hvilket har en betydelig negativ indflydelse på sikkerheden for andre trafikanter. Dette skyldes bl.a., at hastigheden påvirkes af pladsforholdene, samt en længere eksponering af især lette trafikanter i kryds.

Et andet problem er den øgede længde på modulvogntogene, der gør det vanskeligere at overhale dem. Dette indebærer nedsat fremkommelighed for andre trafikanter og/eller øget ulykkesrisiko. På motorvejsnettet vil risikoen være lille, men på det øvrige vejnet afhænger risikoen af, i hvor høj grad den øgede længde vil få færre bilister til at foretage en overhaling, fordi bilisterne erkender, at de ikke kan opnå tilstrækkeligt frit syn, eller om bilisterne begynder at acceptere mindre sikkerhedsmarginer ved overhaling. I faglitteraturen kan der findes resultater, som viser, at der ingen forskel er, mens andre undersøgelser viser op til tre gange så høj risiko. Hvor det er undersøgt, finder man den største forskel for dødsulykker, og risikoen ser ud til at være øget på veje med nedsat friktion.

Det danske vejnet er i modsætning til det svenske og det finske ikke dimensioneret til lange lastbiler. De mange rundkørsler, der i de seneste årtier er anlagt, er dimensioneret til at reducere hastigheden og er ikke primært etableret som en trafikafviklende foranstaltning. Lidt anderledes stiller det sig med rundkørsler, hvor der er to vognbaner.

En generel tilpasning af især byernes infrastruktur til modulvogntogenes arealkrav vil være dyr, og retter fokus på byæstetik: Vil vore byer være egnet til de stedse længere og bredere lastbiler? Desuden rejses spørgsmålet om, hvilke veje der skal åbnes for modulvogntogene. Begrænsninger på, hvor modullastbilerne må køre, kan blive opfattet som en teknisk handelshindring, der vanskeliggør varenes frie bevægelighed. Også af den grund vender EL sig mod tilladelsen til at køre med modulvogntog i Danmark.

Disse forhold er Transport- og Energiministeriet da også godt klar over. I ministeriets analyse af modulvogntogene hedder det bl.a., at indførelse af modulvogntog vil skabe behov for juste-