

Vejdirektoratet
Att.: Henrik Ludvigsen
Niels Juels Gade 13
Postboks 9018
1022 København K
vd@vd.dk, hl@vd.dk

Deres ref.: HL

Vor ref.: jhc

Vort j. nr.:

Dato: 10.09.2008

Høring om udkast til bekendtgørelse om det vejnet og øvrige områder, hvor kørsel med modulvogntog er tilladt

ITD har modtaget høring i dok.nr. 08/08049-18 vedrørende bekendtgørelse om det vejnet og øvrige områder, hvor kørsel med modulvogntog er tilladt, og vi takker for lejligheden til at kommentere bekendtgørelsen i udkast. Indledningsvis skal vi udtrykke glæde over, at den længe ventede opstart af modulvogntogsforsøget endelig synes at nærme sig. ITD vil også benytte lejligheden til at kvittere for den konstruktive dialog samt de udvidelser og tilpasninger, der er indarbejdet i foreliggende udkast til bekendtgørelsen.

Som nævnt indledningsvis ser ITD positivt på de tilpasninger og udvidelser, der er indarbejdet i løbet af den igangværende proces. Dog synes de meget "snævre" afgrænsninger af områderne uflexible. ITD tillader sig derfor at foreslå Vejdirektoratet at overveje en mulighed for særtilladelser, på strækninger hvor dette måtte være hensigtsmæssigt.

ITD er af flere medlemsvirksomheder blevet gjort opmærksom på uhensigtsmæssigheder, som f.eks. ruter til store virksomheder hvor anvendelsen af nærmeste omkoblingsplads vil medføre ganske betragtelige mængder unødigt ekstra trafik.

Der er således eksempler på beliggenheder, hvor modulvogntog vil skulle køre lige forbi destinationen, gennem byområder til et havne-areal (omkoblingsplads), tilbage gennem byen som "almindelige" vogntog for at læsse/aflæsse – tilbage gennem byen til havnen for at koble om til modulvogntog og så atter ad samme rute ud til motorvejsnettet forbi destinationen.

Enkelte af de omtalte destinationer er trods placeringen i et industriområde delvis belastet af fremkommelighedsproblemer i myldretiden. Her vil netop brugen af særtilladelser være gavnlig, da der i særlige tilfælde vil kunne indlægges spærretider.

Andre virksomheder ligger måske i større afstand til nærmeste omkoblingsplads, men har til gengæld et stort potentiale i relation til at bidrage med data og erfaringer i forbindelse med forsøgsordningen. ITD er bekendt med et tilfælde, hvor en ITD-medlemsvirksomhed årligt kører ca. 6.250 sættevognstogs-transporter mellem landsdelene, overvejende natkørsel. Sættevognstogene vil kunne erstattes af modulvogntog, dermed reduceres til ca. 4.150 transporter og skønsmæssigt reducere CO₂ udledningen med 1.200 ton CO₂ pr. år. Det er imidlertid ikke rentabelt, og i øvrigt logistisk vanskeligt, at indsætte modulvogntog, hvis vogntogene skal sammenkobles på nærmeste sammenkoblingsplads, der ligger ca. 30 km i den forkerte retning.

En evt. mulighed for særtilladelser eller dispensationer ville f.eks. kunne administreres af politiets særtransportkontorer, der har den faglige ekspertise og kontakten til de lokale vejmyndigheder i

forvejen. Eneste forskel på en lang særtransport og et modulvogntog er jo ret beset, at godset for sidstnævntes vedkommende ikke kan anses som udeleligt.

ITD har modtaget et antal henvendelser vedr. lokale geografiske forhold, der synes uhensigtsmæssige. Enkelte af disse forventes udredt i fase 2, andre må søges afklaret i det videre forløb. Som eksempler på områder, der er kommenteret fra ITD's medlemmer, kan nævnes Odense, Højme, Taulov, flere steder i Nordjylland, Padborg, flere steder omkring Storkøbenhavn samt flere industriområder i Aabenraa. ITD står naturligvis til rådighed for de nærmere detaljer omkring henvendelserne.

Med baggrund i foranstående skal ITD opfordre Vejdirektoratet til imødekommenhed over for de lokale ønsker og ansøgninger, der måtte fremkomme i løbet af forsøgsordningens videre forløb.

Antallet af rasteanlæg og deres geografiske placering giver anledning til en vis bekymring i forhold til kapacitetsproblemer, ikke mindst i relation til overholdelse af køre-hvile-tids-bestemmelserne. ITD vil her gerne opfordre Vejdirektoratet til at afklare, hvorvidt det af politiet anses som force majeure, såfremt manglende plads på rasteanlæg nødvendiggør overskridelse af køretiden for at nå frem til næste ledige anlæg.

ITD anser det fortsat for uhensigtsmæssigt at kræve et kort medbragt i bilen. Føreren skal naturligvis pålægges ansvaret for at være bekendt med, hvilken strækning modulvogntoget må køre på; og sanktioneres, såfremt modulvogntoget antræffes uden for det tilladte vejnet.

Der bør være mulighed for at køre faste ruter, evt. registrere modulvejnettet i gps-systemer eller andre fremtidige systemer. Flere og flere lastbiler har f.eks. mobil internetadgang og vil kunne hente det aktuelle kort på Vejdirektoratets hjemmeside.

Kravet om kort i bilen har som bekendt været debatteret i forbindelse med Færdselsstyrelsens bekendtgørelse om de tekniske krav til modulvogntog, hvor også Vejdirektoratet deltog. Ved den lejlighed var der bred enighed om, at dette krav ikke ansås som hensigtsmæssigt.

Afslutningsvis vil ITD opfordre Vejdirektoratet til snarest at udarbejde en tidsplan for, hvornår de øvrige havne, transportcentre, rasteanlæg og omkoblingspladser, som bliver en del af udvidelsesordningen, kommer med i forsøget. ITD vil gerne understrege vigtigheden af, at destinationerne kommer med så hurtigt som muligt. Tidsplanen er desuden af afgørende betydning for transportørernes mulighed for at tage stilling til, hvorvidt modulvogntog er et reelt alternativ, ikke mindst med baggrund i leveringstiderne på materiel.

ITD har i forbindelse med udarbejdelse af herværende høringssvar været i løbende dialog med DI Transport, og skal meddele at vi støtter fuldt op om synspunkterne fremført i DI Transports høringssvar.

Med venlig hilsen

International Transport Danmark



Jørn-Henrik Carstens