

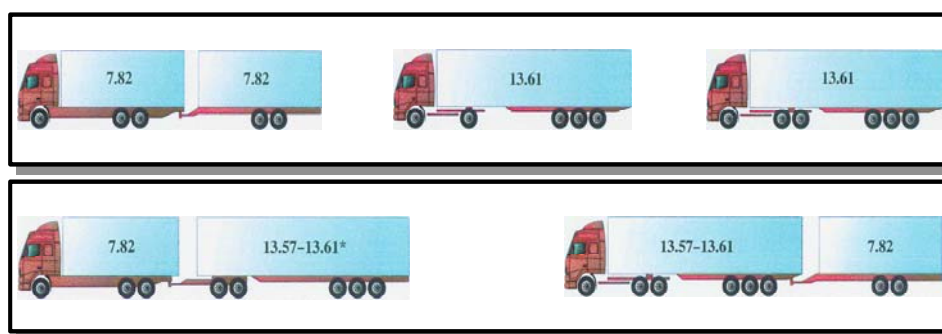
# Modulvogntog

## Problemstilling

Vognmandsbranchen har sat spørgsmålet om tilladelse til kørsel med modulvogntog i Danmark højt på erhvervets politiske dagsorden. Vognmandsbranchen ønsker, at der efter svensk og finsk forbillede gives tilladelse til kørsel med særligt lange, såkaldte modulvogntog. Konkret ønskes, at påhængsvogntogs maksimale længde forøges fra de nuværende 18,75 m til 25,25 m, og at den højest tilladte vogntogsvægt øges fra de nuværende 48 tons (40 tons i international trafik) til 60 tons.

Modulvogntog muliggør nye sammensætninger af vogntog med udnyttelse af komponenter, der i dag er tilladte i andre kombinationer, på en sådan måde at den samlede køretøjslængde og dermed kapaciteten øges.

Figur 1.1.: Traditionelt lastvogntog (øverst) og et modulvogntog (nederst).



To modul-vogntog, med 60 tons totalvægt, kan erstatte tre "traditionelle" lastbil-vogntog med 40 tons. Der spares en chauffør og en sættevognstrækker, men der kræves en ekstra "dolly" (en lille 2-akslet "kærre") på modulvogntoget bestående af lastbil plus sættevogn. Det er modulvogntoget nederst til venstre på figur 1.1.

En forøgelse af den maksimalt tilladte længde og totalvægt vil have konsekvenser for produktiviteten i transporterhvervet, trafikikkerheden samt forurening og trængslen på vejene og vil udløse et behov for ændringer af veje, kryds og rundkørsler, for at modulvogntogene kan køre der. Ændringerne er nødvendige, idet det danske vejnet er dimensioneret bl.a. ud fra EU-krav fastsat til et køretøjs venderadier og arealkrav ved svingning. Modulvogntogene opfylder ikke tilnærmelsesvis disse krav.

En generel tilpasning af især byernes infrastruktur til modulvogntogenes arealkrav må på forhånd anses for økonomisk uoverkommeligt samt sikkerhedsmæssigt og kulturelt uacceptabelt. Dette rejser spørgsmålet om, hvilke vejnet man i givet fald kan åbne for til benyttelse af modulvogntog.

Interessen for eventuelt at tillade større lastbiler i Danmark har medført, at Transport- og Energiministeriet igangsatte et internt udredningsarbejde, der oversigtligt har skullet afdække de sikkerhedsmæssige forhold, overveje et egnet vejnets afgrænsning samt belyse miljømæssige og samfundsøkonomiske forhold, såfremt kørsel med modulvogntog tillades i Danmark.

Resultatet af arbejdsgruppens arbejde skal medvirke til afklaring af, hvorvidt Danmark skal intensivere arbejdet med at få sat modulvogntog på den europæiske dagsorden, idet generelle forhold om køretøjers vægte og dimensioner er reguleret på fællesskabsniveau.

Det skal understreges, at dette paper, der er baseret på arbejdsgruppens rapport fra 2004, indeholder en række skøn, der ikke repræsenterer en mere detaljeret (og omkostningskrævende) projektbearbejdning. Blot man holder fast i afgrænsningen af det foreslåede vejnet, er hovedkonklusionerne dog ganske robuste.

### ***EU-aspekter***

I forbindelse med Sveriges og Finlands optagelse i EU blev der i 1996 vedtaget et EU-direktiv 96/53/EF om vægt og dimensioner, hvoraf fremgår, at man ved *national* kørsel må benytte vogntog, der er længere end 18,75 m. Direktivet lovgjorde Sveriges og Finlands nationale bestemmelser på det pågældende tidspunkt.

Hvis medlemsstaterne tillader sådanne særlige køretøjer, må det ikke påvirke den internationale konkurrence i væsentlig grad. Denne forudsætning anses for at være opfyldt, hvis den pågældende medlemsstat samtidig tillader anvendelse af kombinationer af køretøjer - der opfylder direktivets bilag - på en sådan måde, at man minimum opnår den ladd længde, der er tilladt i denne medlemsstat. Denne mulighed kaldes den modulære fremgangsmåde eller *modulvogntog*.

Det fremgår endvidere af en tilhørende rådserklæring, at Rådet har anmodet Kommissionen om at udarbejde en rapport, der skal belyse, "*om det er berettiget, at de lange vogntog anvendes af andre lande end Sverige og Finland, og om det vil kunne påvirke den internationale konkurrence mærkbart under hensyntagen til principperne om harmonisering og stabilisering af dimensioner for køretøjer til vejgodstransport.*"

Rapportens resultater skal bruges til en vurdering af, om der generelt vil være grundlag for at ændre direktivet, herunder især længdebegrænsningen for internationale transporter på 18,75 m.

Alle EU-lande, bortset fra Sverige og Finland, har i den tilhørende rådserklæring lovet, at de ikke agter generelt at indføre den modulære fremgangsmåde (modulvogntog), førend Kommissionen har udarbejdet den ovennævnte rapport om konsekvenserne ved indførelse af modulvogntog i hele EU set i lyset af principperne om harmonisering og stabilisering af dimensionerne for køretøjer til vejgodstransport. Dette politiske løfte er efterfølgende blevet kendt som den såkaldte "musketer-ed". Danmark henvendte sig i efteråret 2002 til Kommissionen og opfordrede denne til at få lavet en sådan rapport. Kommissionen har i sit svar givet udtryk for en vurdering af, at der ikke skønnes at være tilstrækkelig bred fællesskabsinteresse i at indføre modulvogntog til, at en sådan undersøgelse kan prioriteres på indeværende tidspunkt.

### ***Forsøg***

Efter direktivets bestemmelser er der mulighed for at gennemføre forsøg med lokal transport i en afgrænset periode, selv om en eller flere af bestemmelserne i direktivet ikke er opfyldte.

Betingelserne er, at der skal indgå ny teknologi eller nye koncepter i forsøget, og at medlemsstaten underretter Kommissionen herom.

Der kan være fordele ved i givet fald at tillade modulvogntogskørsel efter forsøgsparagraffen, idet der kan knyttes en række betingelser til forsøget, fx at køretøjerne skal have særligt sikkerhedsudstyr.

### ***Internationale erfaringer***

De lange vogntog findes i dag i Sverige og Finland, hvor der er en lang tradition for at bruge lange køretøjer, og hvor der derfor gennem årene er taget hensyn hertil ved vejnettets udformning.

I Holland har der siden januar 2000 været gennemført forsøgskørsler med modulvogntog. Fire udvalgte vognmandsfirmaer har deltaget i testkørsler på et begrænset vejnet primært mellem intermodale terminaler i Rotterdams havneområde og Waalhaven.

Det hollandske parlament har i december 2003 godkendt et nyt forsøg med 25,25 meter modulvogntog. Forsøgsperioden bliver fra 1. februar 2004 til 1. november 2006 og vil komme til at omfatte op til 300 modulvogntog fra op til 100 forskellige transportfirmaer. De vil om nødvendigt blive udvalgt ved lodtrækning. Vogntogene må kun køre på det hollandske motorvejsnet og til destinationer maksimalt 20 km væk fra motorvejene, dog ikke bykerner og små byer, hvor vejnettet ikke er dimensioneret til lange lastbiler.

I Tyskland har der på strækningen Hamborg-Lübeck siden 1986 været et stadigt stigende antal containertransporter med køretøjer, som f.eks. kan medbringe en lastet 20 fods container på forvognen og en lastet 40 fods container eller to lastede 20 fods containere på påhængsvognen. De tyske myndigheder har dog betinget sig, at der ikke køres uden for den direkte rute. Vognmandsfirmaet, der har tilladelsen, ville gerne have udvidet ordningen til også at omfatte strækningen Hamborg-Bremerhaven, men har ikke fået en sådan tilladelse. Den præcise længde på disse vogntog kendes ikke, men baseret på oplysningen om, at de kan transportere eksempelvis en 40 fods og en 20 fods container, må længden antages at være i underkanten af de 25 meter.

I Norge har man lavet indledende undersøgelser med henblik på at overveje tilladelse til modulvogntog. Norge er ikke bundet af direktivet (96/53/EF) om maksimale længder for vogntog.

På baggrund af hørings svar og trafikikkerhedsmæssige overvejelser har den norske regering besluttet, at modulvogntog ikke skal indføres i Norge nu. Der skal laves yderligere undersøgelser. Statens Vegvesen konkluderede i oktober 2001, at ulykkesomkostningerne på det udpegede norske vejnet ville blive øget med ca. 25 pct. for disse køretøjer, hvis køretøjslængden blev øget fra 18,75 meter til 25,25 meter. I Norge ville dette betyde omkostningsstigninger på 2.6 mio. kr. sammenholdt med samlede årlige ulykkesomkostninger på ca. 25 mia. kr.

I Norge overvejes det for øjeblikket at etablere en omkoblingsplads til modulvogntog og tillade kørsel med disse på en kort vejstrækning i Norge indtil den svenske grænse.

Der foreligger ikke oplysninger om erfaringer med modulvogntog i øvrige EU-lande.

## **Trafiksikkerhed**

Den trafiksikkerhedsmæssige virkning af en eventuel indførelse af modulvogntog vil afhænge af en række faktorer, og der er både sikkerhedsmæssige fordele og ulemper. Ser man isoleret på sikkerheden pr. kørt kilometer, er der ingen tvivl om, at risikoen både for uheld og for skader er højere med et modulvogntog end med et traditionelt vogntog.

Modulvogntogenes største sikkerhedsmæssige handicap er, at de er mere ”aggressive” end andre vogntog. Hvis de involveres i et uheld, bliver uheldet alvorligere end med et almindeligt vogntog. Modelberegninger viser således, at hvis føreren af et vogntog under kørsel på motorvej med 90 km/t opdager, at bilerne 50 m længere fremme er standset, vil et almindeligt vogntog med stor sandsynlighed medføre dødelige kvæstelser i de fire bageste biler, mens et modulvogntog vil medføre dødelige kvæstelser i de fem bageste biler. Omvendt vil en fornuftig udnyttelse af kapaciteten i modulvogntog medføre, at antallet af lastbilkilometer, der skal tilbagelægges for at udføre et givet transportarbejde, kan reduceres. Hermed opnås der alt andet lige en sikkerhedsmæssig gevinst pga. de færre vogntog på vejene.

Den nævnte aggressivitet har sandsynligvis større betydning på motorvejsnettet end på det øvrige vejnet. Det skyldes, at en meget stor del af de alvorligste lastbiluheld på motorvejsnettet involverer en lastbil, som påkører holdende eller langsomtkørende biler. Omvendt har mange af modulvogntogenes øvrige, sikkerhedsmæssige ulemper relativt ringe betydning på motorvejsnettet, men større betydning på det øvrige vejnet. Det gælder eksempelvis de forringede manøvrer muligheder, som vil give forlænget eksponeringstid i forbindelse med svingning mv. under snævre pladsforhold og de forlængede overhalingstider. Modulvogntogenes lidt ringere bremseegenskaber vil øge risikoen både ved motorvejskørsel og ved kørsel på det øvrige vejnet.

Samlet konkluderes det, at den trafiksikkerhedsmæssige betydning af en eventuel indførelse af modulvogntog vil være begrænset, men positiv, såfremt modulvogntogskørsel alene tillades på motorvejsnettet med tilhørende, udvalgte knudepunkter. En udvidelse af det tilladte vejnet vil kunne betyde en væsentligt forøget uheldsrisiko. For det første fordi modulvogntogene er relativt farligere uden for motorvejene. For det andet fordi øgede dimensioner i kryds og på strækninger som følge af ombygninger vil kunne få en betydelig negativ indflydelse på sikkerheden for andre trafikanter. Dette skyldes bl.a. øgede hastigheder (da hastigheden påvirkes af pladsforholdene) og forringede vilkår for bløde trafikanter f.eks. i forbindelse med udbyggede, større kryds. Sådanne sikkerhedsmæssige forringelser for andre trafikanter vil optræde, uanset om der konkret kører modulvogntog eller ej.

Vogntogenes sikkerhedsegenskaber kan dog, med allerede kendt teknologi, forbedres væsentligt på fire områder:

- Ved at benytte EBS (Elektronisk Bremse System) på hele vogntoget, således at der opnås en kortere standselængde end for almindelige vogntog.
- Ved at benytte ESP (Elektronisk Stabilitets Program), der er et system, der stabiliserer og bremser vogntoget i kritiske situationer, og derved nedsætter risikoen for, at det vælter.

- Ved at kræve antikollisionssikring ved hjælp af et system, der konstant måler afstanden til den forankørende og advarer føreren og aktiverer bremsen, hvis der opstår risiko for kollision.
- Ved at kræve et såkaldt Front Underrun Protection System (FUPS), som er en forkofanger, der sikrer at lastbilen ikke kører op over en bil ved kollision.

Endvidere vil sikkerheden kunne fremmes ved at stille krav om montering af et positioneringssystem til effektiv kontrol af, at kørsel ikke finder sted uden for det afgrænsede vejnet, som modulvogntogene i givet fald får tilladelse til at benytte.

Ingen af disse krav kan i dag stilles til modulvogntog, men vil kunne kræves opfyldt i forbindelse med gennemførelse af en forsøgsordning, og naturligvis også hvis modulvogntog generelt indføres på EU-plan ved en direktivændring, der indeholder sådanne bestemmelser.

### ***Vejnettet***

Modulvogntog kræver mere plads til en række manøvrer på vejen end andre køretøjstyper. Det forøgede pladskrav kan illustreres ved, at et almindeligt sættevogntog på 16,5 m kræver en mindste ydre diameter i en rundkørsel eller et stort sving på 56 m for at blive inden for en standard vognbanebredde på 3,5 m. Et modulvogntog vil kræve en mindste ydre diameter på 64,5 m for at klare samme krav.

Det danske vejnet er, i modsætning til det svenske og finske, ikke dimensioneret til modulvogntog. Der kræves mere plads for at passere rundkørsler og til at svinge, uden at komme over i den modsatte vognbane. Disse problemer er størst i byer.

Jo større vejnet, der inddrages, jo dyrere vil det blive at sikre trafikalt acceptable forhold. Udpegningen af et muligt vejnet for modulvogntog er sket ud fra ønsket om at definere et vejnet, som på den ene side inddrager væsentlige omkoblingspladser og betjener væsentlige dele af de overordnede godstransportstrømme, og på den anden side begrænser omkostningerne til nødvendige ændringer af vejnettet.

Det begrænsede vejnet er vist i fig. 1.2 og består hovedsagelig af motorvejsnettet, E-vejnettet og dette nets porte til vore nabolande. Dette vejnet tager endvidere hensyn til trafikafviklingsmæssige og trafiksikkerhedsmæssige forhold.

Der vil givetvis være stor interesse fra erhvervskredse mange steder i landet, der ikke har umiddelbar adgang til det udpegede net, i at få forbedrede muligheder for adgang til ”modulvogntogsnettet”.

Som fremhævet er det imidlertid hverken sikkerhedsmæssigt tilrådeligt, økonomisk realistisk eller EU-aftalemæssigt muligt, at eventuelle modulvogntog kan få fri adgang til det samlede vejnet. Et vigtigt element bliver derfor at fastlægge godsknudepunkter, der kan gøres velegnede som omkoblingspladser for modulvogntog. Vogntogene vil her kunne opformeres, som det eksempelvis allerede sker i Malmø i dag for visse danske vognmænds vedkommende.

Fig. 1.3. Kort over egnet vejnet med godsknudepunkter indtegnat.



**Signaturforklaring:**

- Havn eller transportcenter (basisnet)
- ▲ Havn eller transportcenter (udvidet net)
- Toldekspedition
- Toldekspedition og havn eller transportcenter (basisnet)
- ▲ Toldekspedition og havn eller transportcenter (udvidet net)
- Serviceanlæg
- Basisnet
- - - Udvidet net

Omkostningerne til at etablere velegnede omkøblingspladser på rastepladser langs motorvejsnettet og skabe rimelige adgangsforhold hertil er med en vis usikkerhed skønnet til 205 - 225 mio. kr. langs det statslige vejnet. Hertil kommer omkostninger til at skabe adgang til grænseovergange, toldoplæg o.l. på en meget begrænset del af det ikke-statslige vejnet, som med endnu større usikkerhed kan anslås til ca. 15-20 mio. kr. De samlede investeringer til opgradering af et begrænset vejnet kan derfor oversigtligt anslås til mellem 220 mio. kr. og 245 mio. kr. Overslaget baserer sig på de givne forudsætninger om vejnet mv. En egentlig

vurdering af investeringsniveauet må bero dels på en endelig fastlæggelse af vejnet, dels en detailprojektering herfor.

### ***Efterspørgselsundersøgelse***

Brugen af modulvogntog vil afhænge af en række forskellige forhold, hvor de vigtigste er behovet for at transportere større samlede partier over længere afstande og tilgængeligheden til et vejnet, hvor modulvogntogskørsel er tilladt.

Som del af kortlægningen af transporterhvervets interesse for modulvogntog er der gennemført interviews med en række transportvirksomheder.

Blandt de interviewede vognmænd og ”vognmandsspeditører” er der som udgangspunkt stor interesse for modulvogntogene og generelt et ønske om at få tilladelse til kørsel med disse i Danmark. Der er i vognmandserhvervet forståelse for, at kørsel med modulvogntog ikke kan finde sted på samme måde i Danmark, som tilfældet er i Sverige, hvor kørsel er tilladt på ca. 93 pct. af vejnettet.

I alt skønnes der at blive kørt 400 mio. km med danske vogntog på det danske motorvejsnet. Af disse kilometer anses kun en mindre del at kunne overflyttes til modulvogntog, idet det forudsættes, at kørsel med modulvogntog kun vil være af reel interesse på ture med en længde på mere end 200 km. Desuden betyder bindingen til motorvejsnettet og relativt få knudepunkter, at en række transporter med start- og/eller slutpunkt uden for dette net ikke med fordel vil kunne omlægges til modulvogntog. Det er beregningsmæssigt forudsat, at der på en tredjedel af de udførte ture gennemføres en omkobling af modulvogntoget til almindelige vogntog på de såkaldte omkoblingspladser eller i transportcentrene. De omkoblede vogntog vil efterfølgende kunne køre til og fra destinationer, der er lokaliseret uden for motorvejsnettet og de forudsatte knudepunkter. Det er dog vurderingen, at der her vil være tale om en begrænset mængde transporter, der kun kører relativt korte ture.

Baseret på disse forudsætninger er det med forsigtighed anslået, at der kan omlægges kørsel fra bestående vogntog til modulvogntog i størrelsesordenen 32 mio. køretøjskilometer pr. år. Det skønnede besparelspotentiale kan på samme måde anslås til næppe under 16 mio. køretøjskilometer pr. år. Dette svarer til en besparelse på ca. 133 vogntog, der ville kunne fjernes fra vejene, mens andre 266 bestående vogntog omdannes til modulvogntog.

Den økonomiske nettobesparelse herved kan anslås til ca. 84 mio. kr. i sparede drifts- og kapitalomkostninger pr. år. I dette tal er indregnet meromkostninger til kørsel mellem start- og slutdestinationer beliggende uden for motorvejsnettet og omkoblingspladserne for den ovenfor beskrevne kørsel. Besparelserne skønnes at ville udgøre 15-20 pct. af de samlede transportomkostninger for et almindeligt vogntog.

Såfremt kørsel med modulvogntog blev tilladt i hele EU, bliver besparelspotentialet naturligvis betydeligt større.

### ***Påvirkning af banetransport***

En mere effektiv lastbiltransport vil betyde besparelser for erhvervslivets samlede transportomkostninger. Modulvogntog må forventes at ville påvirke bestræbelserne på at flytte gods fra lastbil til bane og vil i Danmark kunne påføre kombishuttler og andre heltog

mellem terminaler i Vest- og Østdanmark en hel del konkurrence, idet en reduktion i transportomkostningerne i den størrelsesorden, modulvogntog forventes at kunne føre til, sammenholdt med almindelige vogntog, næppe vil kunne matches af jernbanen.

Den internationale trafik til og fra Danmark/Skandinavien vil også kunne påvirkes, idet modulvogntog umiddelbart vil kunne køre i en række af disse relationer (eksempelvis Hålsingborg- Høje Taastrup/Taulov), mens det er noget sværere på dette stadium at vurdere effekterne for trafikken til og fra det øvrige Europa, såfremt der åbnes for kørsel med modulvogntog i hele Europa. Umiddelbart er det dog fra baneside vurderingen, at en sådan åbning vil kunne medføre betydelige konsekvenser for banernes markedsandele på en række produkter.

Omkostningsreduktionerne ved modulvogntog vil påvirke konkurrenceforholdet i negativ retning set fra banernes side. Kvaliteten af det transporttilbud, banerne kan tilbyde, har imidlertid nok så stor indflydelse på konkurrenceforholdet mellem de to transportformer, og i den udstrækning, denne kvalitet kan øges, vil banerne i nogen udstrækning kunne modvirke en effekt fra modulvogntog.

### ***Samfundsøkonomi***

Ud over de driftsfordele, anvendelse af modulvogntog medfører, tager de samfundsøkonomiske beregninger hensyn til sikkerhedsmæssige, miljømæssige og fiskale effekter samt til omkostninger til tilpasning af et begrænset vejnet ved introduktion af modulvogntog

I nedenstående tabel er anført et skøn over de samfundsøkonomiske konsekvenser ved at tillade kørsel med modulvogntog på et begrænset vejnet, hovedsageligt bestående af motorvejsnettet og med tilslutning til et begrænset antal knudepunkter. Der er dels tale om éngangsinvesteringer, dels løbende effekter, der opgøres årligt. Den nedenstående tabel viser i forenklet form hovedresultaterne af den samfundsøkonomiske analyse.



Tabel 1.1.: Samfundsøkonomiske konsekvenser

Hovedposter:	Mio. kr. (Prisniveau 2003)
<i>Værdisatte effekter</i>	
Investeringer i infrastruktur (éngangsudgift)	245
Driftsomkostning til vedligehold af omkoblingspladser kr./år	5
Sparede driftsomkostninger for køretøjer kr./år	84
Sparede emissioner kr./år	1,1
Sparet CO2 kr./år	0,5
Mistet afgiftsprovenu pga. reducerede indtægter fra dieselaftgift, Eurovignet og vægtafgift mv. pr. år (korrigeret for afgiftsindtægter ved den alternative anvendelse af besparelserne)	4,6
Forvridningstab fra anlægsomkostninger og mistet afgiftsprovenu i alt (éngangstab)	110
Nettonutidsværdi (NNV), i alt (30 år)	608
Benefit-cost-rate (NNV ift. nettoudgiften for de offentlige kasser)	1,7
<i>Ikke værdisatte effekter</i>	
Ændringer i antal uheld	(+)
Regional økonomiske konsekvenser	+ (grundet reducerede transportomkostninger generelt)
Støj	+
Trængsel	+

Skønnet over omkostninger til investeringer i infrastruktur er foretaget ud fra den mindst pladskrævende modulvogntogstype. Ovenstående antagelser, der vurderes at være et skøn på den forsigtige side over driftsfordelene, medfører en anslået samfundsøkonomisk tilbagebetalingstid på godt 4 år, og en nettonutidsværdi på ca. 608 mio. kr.

Omkostningerne til tilpasning af infrastrukturen er overslagsmæssigt opgjort og forventes at stige kraftigt i takt med en udvidelse af det vejnet, hvor kørsel med modulvogntog tillades. Besparelser i form af mindre støjbelastning, og reducerede trængselsomkostninger samt en forventet regional økonomisk udvikling vil trække i positiv retning, men er ikke opgjort. Den sikkerhedsmæssige effekt vurderes svagt positiv med den forudsatte vejnetafgrænsning, men er ikke kvantificeret på grund af dens størrelse sammenholdt med opgørelsesusikkerheden. Det samlede resultatet vurderes at være rimeligt robust for selv store udsving i de betydende elementer som anlægsomkostninger og driftsbesparelser.

### **Finansiering**

Selv om samfundsøkonomien synes særdeles positiv ved at tillade modulvogntog på motorvejsnettet, udestår der et reelt finansieringsproblem, idet fordelene umiddelbart tilfalder erhvervene, mens hovedparten af omkostningerne i givet fald skal afholdes over statsbudgettet og typisk vil indebære nedprioritering af andre opgaver.

Mulighederne for at opbygge konkrete erfaringer med kørsel med modulvogntog kunne tale for at indlede et forsøg med trinvis udbygning af opkoblingspladser.

### ***Forsøgsordning***

Transport- og Energiministeren bebudede på DTL's generalforsamling i maj 2005 sin hensigt om at gennemføre et forsøg med modulvogntog fra Cargo Centeret i Kastrup Lufthavn og over Øresundsbron til Sverige. Der vil i givet fald blive anlagt en omkoblingsplads i forbindelse med Cargo Centeret, hvor modulvogntogene vil kunne sættes sammen, inden de kører over broen.

Herudover overvejes det, om et forsøg også skal omfatte andre omkoblingssteder i Danmark, herunder havnene, hvorfra der afgår færger til Sverige.

Der vil blive stillet særlige sikkerhedskrav til modulvogntogene, herunder til bremses og tilkoblingsanordninger.