

Trafikstyrelsen, Bilteknik
Att: Frank Thrusholm
Gl. Mønt 4
DK-1117 København K

Sendt pr. e-mail:
info@trafikstyrelsen.dk, ftth@trafikstyrelsen.dk

Deres ref.: Frank Thrusholm

Vor ref.: jhc

Dok. nr.: D-230811-11945

Dato: 24.08.2011

Høring om 4-akslede sættevogne mm.

ITD har modtaget Trafikstyrelsens udkast til "Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk" samt deraf følgende udkast til ændring af "Detailforskrifter for køretøjer".

Foreningen skal indledningsvis kvittere for samarbejdet hen over foråret omkring den foreslåede "justering" af vægt- og dimensionsbekendtgørelsen i relation til højere totalvægt og akseltryk. ITD anser det for værende af stor betydning for udbyttet, for såvel samfund som erhverv, at flest mulige køretøjstyper og kombinationer får mulighed for at udnytte den tekniske lasteevne, og at der samtidig sikres størst mulig fleksibilitet i anvendelsen af vognparken.

ITD har siden opstarten af modulvognsforsøget ved flere lejligheder påpeget, at modulvognstogenes øgede dimensioner alene gavner transport af volumenkrævende gods. En lang række transportører af tungt gods har derfor ikke kunnet bidrage til den øgede effektivisering og udnyttelse af såvel materiel som infrastruktur, der efter ITD's opfattelse er af afgørende betydning, hvis transportsektoren skal bidrage til reduktion af CO₂-udledningen. Øgede totalvægte og akseltryk er i denne forbindelse et nødvendigt tiltag, der i stort omfang muliggør, at lastbilerne, der kører på de danske veje, fyldes op til den vægt, de er konstrueret til, og dermed udleder mindre CO₂ pr. transporteret mængde gods. Samtidig vil tiltaget bidrage positivt til effektiv udnyttelse af infrastrukturen og øget produktivitet i transporterhvervet.

Vel vidende at beslutningerne overordnet set er truffet i forbindelse med trafikaftalen og dermed ligger uden for Trafikstyrelsens beføjelser, skal foreningen fortsat beklage, at totalvægten for 5-/6-akslede vogntog samt 4-akslede lastbiler ikke er hævet i denne omgang. ITD's beregninger fra 2009 viser en CO₂-reduktion på op mod 5 % ved at hæve totalvægten for 6-akslede vogntog fra 48 til fx 50 ton. For 5-akslede vogntog er tendensen den samme. Ved at udnytte fx 45 ton for et 5-akslet sættevognstog ligger CO₂-besparelsen endda helt oppe mod 10 % mindre CO₂-udledning pr. transporteret mængde gods (se bilag).

ITD er desuden bekymret over de afskrivningsmæssige konsekvenser af, at forslagene i Vejdirektoratets arbejdsgruppes rapport "Forslag om forhøjelse af lastbilers tilladte drivakseltryk og totalvægt" ikke gennemføres som helhed. Ved de arbejdsgruppemøder, hvor organisationerne deltog, blev vigtigheden af bredden i forslagene flere gange understreget, således at erhvervet ikke "brænder inde" med køretøjstyper, der ikke længere "passer ind". Eksempelvis vil et meget populært køretøj som den 2-akslede kærre blive meget vanskelig at omsætte, fordi kombinationen med fx en 4-akslet lastbil fortsat er begrænset til 48 ton, trods det, at et sådant vogntog ofte er konstrueret til en teknisk totalvægt på helt op til 55 ton.

For at sikre størst mulig og hurtig effekt af en forhøjelse af totalvægten er det af afgørende betydning, at det er muligt at anvende den del af de bestående køretøjer, der allerede er konstrueret til de højere vægte. Konsekvensen af ændringerne fra 1. juli 2011 og det foreliggende udkast er desværre stadig, at alle de "lavesthængende frugter" springes over - nemlig at "fylde alle de bestående vogntog op".

ITD's bemærkninger til udkastene til "Bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk" og "Detailforskrifter for køretøjer, afsnit 3 og 4":

1. DfK. 3.01.100 (2)

- ingen bemærkninger

2. DfK. 3.01.100 (nyt pkt. 3)

- ingen bemærkninger

3. DfK. 3.01.100 (nyt pkt. 4)

- ingen bemærkninger

4. DfK. 3.01.100 (nyt pkt. 6)

- ingen bemærkninger

5. DfK. 3.01.100 (7)

Begrænsningen til maksimalt 2 faste aksler i bogien under ITD. Sammenlignes slipvinkler mv. med en 24 ton triplebogje, som fx på en 3-akslet sættevogn med 3 faste aksler, er belastningen fra de 3 faste aksler i en 30 ton bogje med fireaksler endda mindre, grundet det 500 kg lavere akseltryk for den enkelte aksel.

En lang række transporter, som fx overvejende foregår på lange stræk og ikke i væsentlig grad skal manøvrere på snævre arealer, vil med fordel kunne foretages af 4-akslede sættevogne med fx alene 4. aksel som selvsporende. Det vil spare egenvægt og dermed være i harmoni med hele tiltagets sigte, nemlig at transportere mest muligt gods med færrest mulige vogntog til gavn for infrastruktur, trængsel og klima. Samtidig vil både anskaffelses- og vedligeholdelsesomkostninger kunne reduceres for transporttyper, hvor der ikke er behov for 2 styrende aksler.

Med baggrund i ovenstående skal ITD foreslå at begrænsningen i antallet af faste aksler ændres til maksimalt 3 faste aksler.

6. DfK. 4.01.100 (2)

Med baggrund i samme begrundelse som i ovennævnte kommentar til *DfK. 3.01.100 (7)* foreslår ITD, at kravet om styreapparat først skal gælde, hvis afstanden mellem forreste og bageste aksel overstiger 2,72 (2,8) meter. Det vil give mulighed for at konstruere en 24 ton 3-akslet kærre med 3 faste aksler uden større belastning af vejene end fx 3-akslede sættevogne.

Også for denne type køretøj vil der kunne spares egenvægt og dermed transporteres mest muligt gods med færrest mulige vogntog til gavn for infrastruktur, trængsel og klima.

Slutteligt skal vi nævne, at ITD naturligvis stiller sig til rådighed for uddybning af ovenstående.

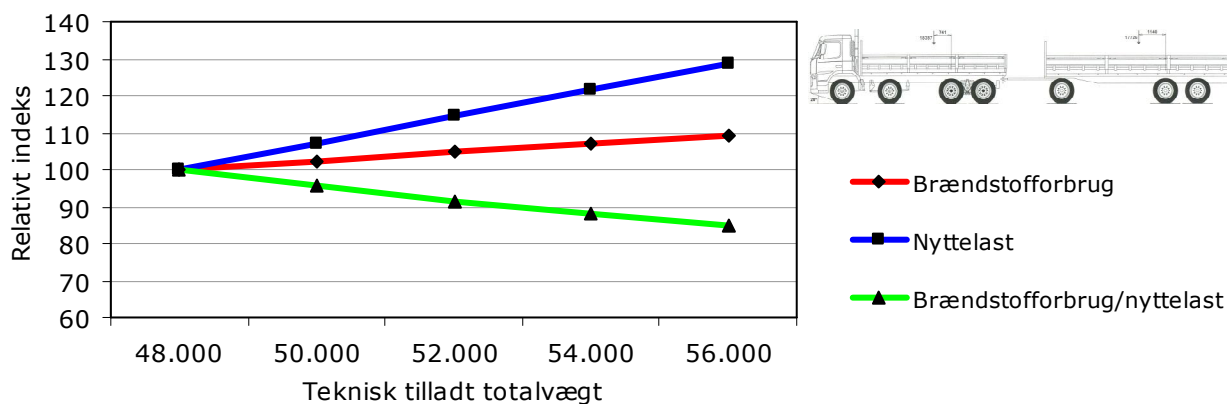
Med venlig hilsen

International Transport Danmark



Jørn-Henrik Carstens

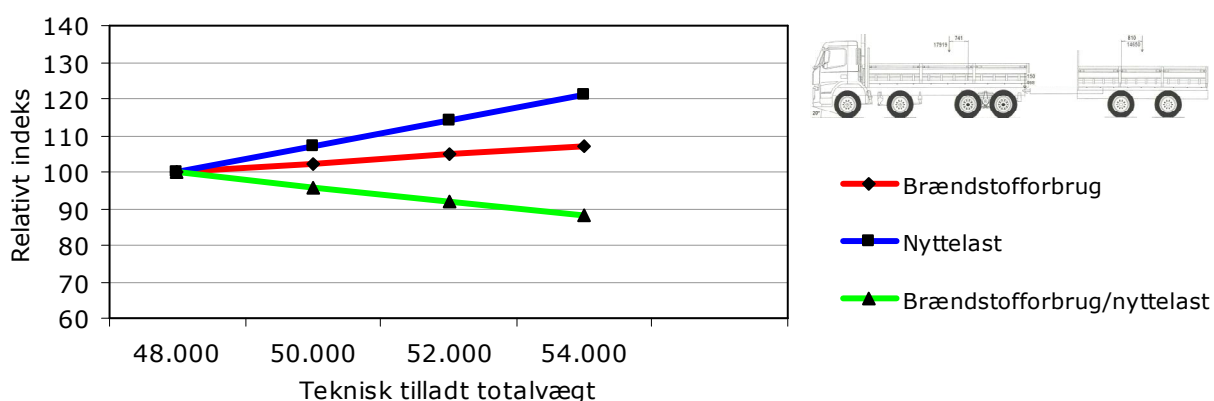
Forbrug i forhold til nyttelast - Entreprenørvogntog 4+3



Totalvægt (ton):	48	50	52	54	56
Lasteevne vogntog (kg):	28.287	30.287	32.287	34.287	36.287
Nyttelast vogntog (kg):	27.702	29.702	31.702	33.702	35.702
Brændstofforbrug indeks:	100	102,3	104,7 ¹⁾	107,0	109,4
Nyttelast indeks:	100	107,2	114,4	121,7	128,9
Brændstofforbrug/nyttelast indeks:	100	95,4	91,5	88,0	84,9

Egenvægt lastbil: 13.613 kg / egenvægt påhængsvogn: 6.100 kg / brændstof kapacitet: 600 liter / vægt fører: 75 kg

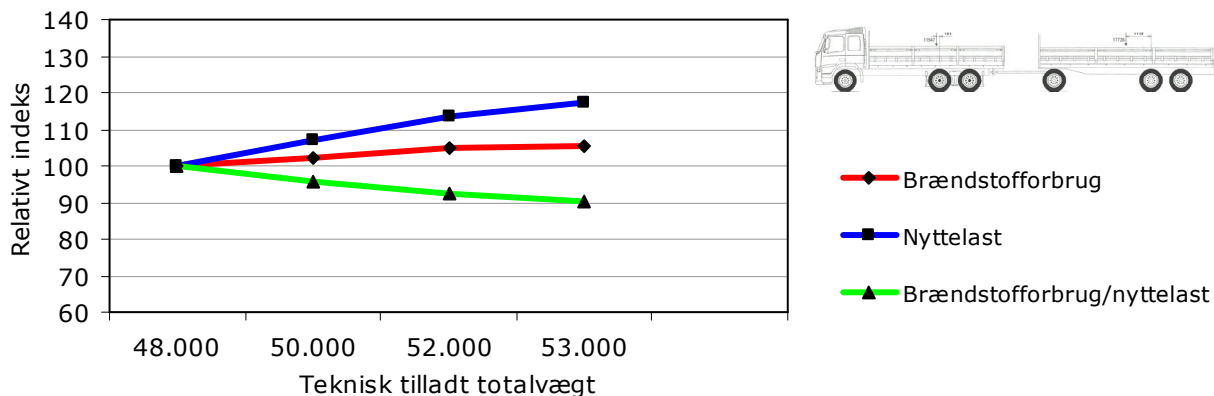
Forbrug i forhold til nyttelast - Entreprenørvogntog 4+2



Totalvægt (ton):	48	50	52	54
Lasteevne vogntog (kg):	29.037	31.037	33.037	35.037
Nyttelast vogntog (kg):	28.452	30.452	32.452	34.452
Brændstofforbrug indeks:	100	102,3	104,7	107,0
Nyttelast indeks:	100	107,0	114,1	121,1
Brændstofforbrug/nyttelast indeks:	100	95,6	91,8	88,4

Egenvægt lastbil: 13.613 kg / egenvægt kærre: 5.350 kg / brændstof kapacitet: 600 liter / vægt fører: 75 kg

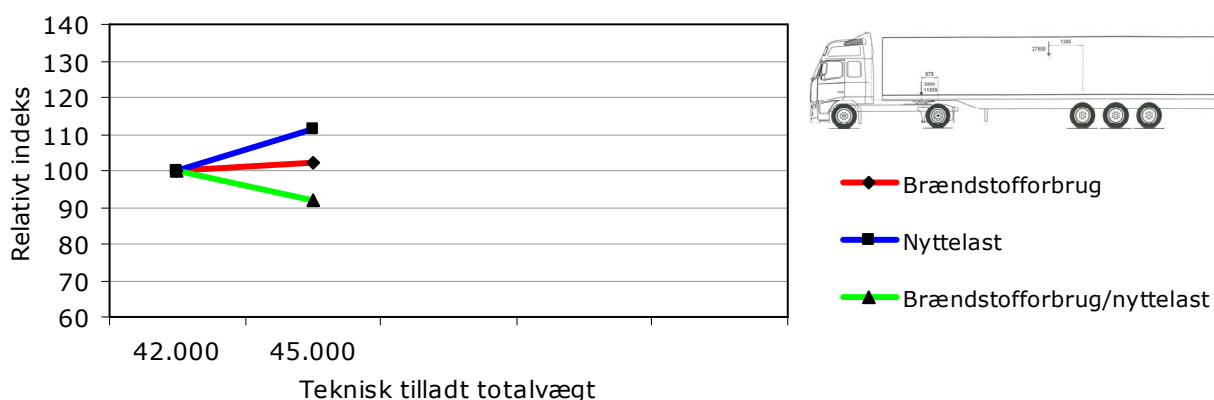
Forbrug i forhold til nyttelast - Entreprenørvogntog 3+3



Totalvægt (ton):	48	50	52	53
Lasteevne vogntog (kg):	29.847	31.847	33.847	34.847
Nyttelast vogntog (kg):	29.262	31.262	33.262	34.262
Brændstofforbrug indeks:	100	102,4	104,9 ¹⁾	105,4 ¹⁾
Nyttelast indeks:	100	106,8	113,7	117,1
Brændstofforbrug/nyttelast indeks:	100	95,8	92,3	90,0

Egenvægt lastbil: 12.053 kg / egenvægt påhængsvogn: 6.100 kg / brændstof kapacitet: 600 liter / vægt fører: 75 kg

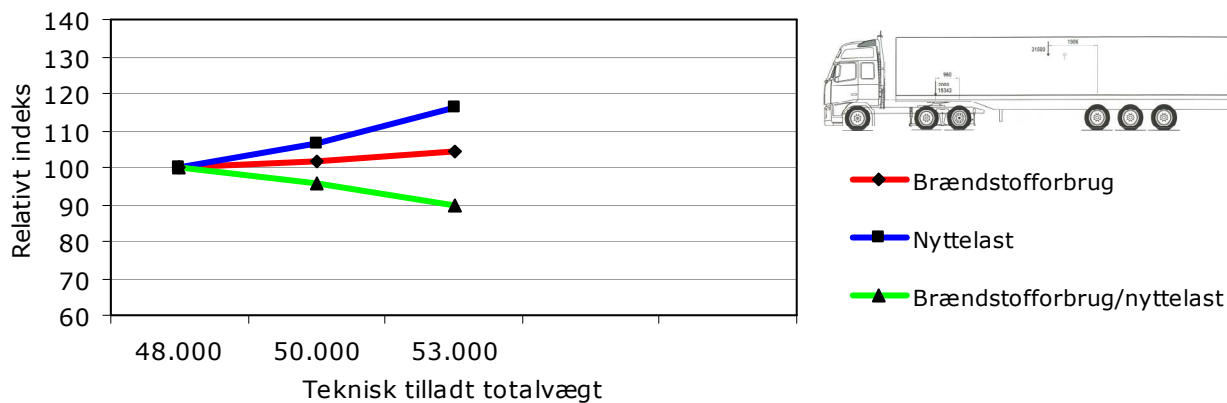
Forbrug i forhold til nyttelast - Eksportvogntog 2+3



Totalvægt (ton):	42	45
Lasteevne vogntog (kg):	26.655	29.655
Nyttelast vogntog (kg):	26.070	29.070
Brændstofforbrug indeks:	100	103,0
Nyttelast indeks:	100	111,5
Brændstofforbrug/nyttelast indeks:	100	91,8

Egenvægt lastbil (inkl. kongeboltryk): 9.345 kg / egenvægt sættevogn (akseltryk): 6.000 kg / brændstof kapacitet: 600 liter / fører: 75 kg

Forbrug i forhold til nyttelast - Eksportvogntog 3+3



Totalvægt (ton):	48	50	53
Lasteevne vogntog (kg):	31.339	33.339	36.339
Nyttelast vogntog (kg):	30.754	32.754	35.754
Brændstofforbrug indeks:	100	101,8	104,4
Nyttelast indeks:	100	106,5	116,3
Brændstofforbrug/nyttelast indeks:	100	95,6	89,8

Egenvægt lastbil (inkl. kongeboltryk): 10.661 kg / egenvægt sættevogn (akseltryk): 6.000 kg / brændstof kapacitet: 600 liter / fører: 75 kg

Note:

- 1) Estimerede indekstal

Vægte og brændstofforbrugsindeks baseret på materiale fra Volvo, Skifter Lastbil A/S