

Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København K

Sendt pr. e-mail: pdy@trafikstyrelsen.dk

Deres ref.: TS 2060105-6 /PDY

Vor ref.: jhc

Dok. nr.: D-040212-14367

Dato: 01.02.2012

Høring om montering af router og skærpede EBS-krav til modulvogntog

ITD har modtaget Trafikstyrelsens høring vedrørende krav om CAN-router på påhængskøretøjer, der godkendes til at trække et andet påhængskøretøj, samt generelt krav om EBS-bremser på alle køretøjer, der indgår i modulvogntog. Foreningen har følgende bemærkninger til forslagene:

CAN-router på påhængskøretøjer, der godkendes til at trække andet påhængskøretøj.

Fra ITD's side er der ingen indvendinger mod et fremadrettet krav om routere, der muliggør CAN-kommunikation med flere påhængskøretøjer, i henhold til ISO 11992. Bremsesystemets funktionstid vil for de fleste kombinationers vedkommende i et eller andet omfang kunne mindskes til gavn for en kortere bremselængde. Samtidig giver fuld CAN-kommunikation på vogntoget mulighed for udlæsning af en lang række ekstraudstørs-funktioner som fx fejlmeldinger fra bremsesystemet, akseltryk, dæktryk mv. på lastbilens display (hvis lastbilen understøtter udlæsning via ISO 11992).

Krav om EBS-bremser på alle nye påhængskøretøjer, der indgår i modulvogntogskombinationer

Et særligt krav til "almindelige" sættevogne, der indgår i modulvogntogskombinationer, strider mod EMS (European Modular System) tanken, idet det netop er kombinationen af standardenheder, der er det grundlæggende. Det vil efter ITD's opfattelse derfor give mere mening at afvente et generelt krav om EBS-bremser på europæisk niveau, hvilket følgelig også vil gavne funktionstiden og dermed færdselssikkerheden på "almindelige" sættevognstog. Bemærk i øvrigt at der allerede er et kommende indirekte krav om EBS-bremser, som følge af kravet om ESC på bl.a. O3/O4 (ny EU-typegodk.: 2011 / nye krt.: 2014).

Modulvogntogsforsøget er jo netop et forsøg, hvor ikke mindst de færdselssikkerhedsmæssige aspekter bør vægtes højt, og det er en kendsgerning, at størstedelen af de nyregistrerede sættevogne inden for de seneste 4-6 år er konstrueret med EBS-bremser. ITD vil derfor ikke opponere ultimativt mod forslaget, men blot opfordre Trafikstyrelsen til at overveje en bredere tilgang til problematikken, og evt. alene anbefale at anvende sættevogne med EBS-bremser i modulvogntogskombinationer. Det er ITD's opfattelse, at langt den overvejende del af sættevogne, der anvendes til modulvogntog, i praksis er forsynet med EBS-bremser.

Mere præcis definition af MVT 4

ITD og DTL har gennem længere tid været i dialog med Trafikstyrelsen omkring en mere præcis definition af MVT 4 i forbindelse med, at "almindelige" forvogn-hænger vogntog, der overskrider dimensionsbekendtgørelsens bestemmelser, fejlagtigt defineres som modulvogntog. Dette giver dels fejlagtige data i forbindelse med statistikkerne, der opgøres som en del af forsøget, dels udstedes der urimeligt høje bøder ved for lange vogntog, der overskrider dimensionsbekendtgørelsen. Da disse overtrædelser ikke har nogen færdselssikkerhedsmæssig betydning, bør de alene sanktioneres som enhver anden overtrædelse af dimensionsbekendtgørelsen. Hensigten med at udstede skærpet bøde til modulvogntog, der kører uden for modulvogntogsvejnettet, kan ikke have været at ramme vogntog, der eksempelvis grundet en fejl ved den synsfri sammenkobling er marginalt for lange.

ITD skal derfor opfordre Trafikstyrelsen til at benytte lejligheden til at præcisere bekendtgørelsens definition af modulvogntog, herunder MVT 4. ITD støtter Trafikstyrelsens forslag om at medtage den samlede ladelængde på 15,65 meter, som allerede anvendes i bestemmelserne, i definitionen.

Foreningen ITD står naturligvis til rådighed for evt. uddybning af ovenstående, hvis det ønskes.

Med venlig hilsen

ITD - International Transport Danmark

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'JH', is located below the company name.

Jørn-Henrik Carstens