



MINISTEREN

Dato 30. marts 2007  
J nr. 004-U18-138

Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 28. februar 2007 (omtrykt 16. marts 2007) stillet mig følgende spørgsmål 166 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

**Spørgsmål 166:**

"Ministeren bedes kommentere henvendelserne af 26. februar 2007 og 12. marts 2007 fra H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S vedr. et forslag om ændring af totalvægten på lastvognstog, jf. TRU alm. Del - bilag 290 og bilag 309."

**Svar:**

H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S foreslår, at totalvægten for lastvognstog forøges svarende til summen af lastbilens og påhængsvognens totalvægt.

En ændring af totalvægten for lastvognstog kan have samfundsøkonomiske og miljømæssige fordele. Længere og tungere lastbiler kan i kraft af deres større godsvolumen være med til at øge produktiviteten i transporterhvervet, reducere det samlede antal lastbiler og skåne miljøet, hvilket er baggrunden for det kommende forsøg med modulvognstog.

Kørsel med modulvognstog indebærer, at den maksimale længde for lastbiler med påhængsvogn forøges fra de nuværende 18,75 meter til 25,25 meter, og at den højeste tilladte vognstogsvægt øges fra de nuværende 48 tons (40 tons i international trafik) til 60 tons.

Den tilladte totalvægt for lastvognstog blev i 1977 forhøjet fra 32 tons til 44 tons. Samtidig blev det tilladte akseltryk forhøjet fra 8 tons til 10 tons. I 1984 blev totalvægten for lastvognstog igen forhøjet fra 44 tons til de nuværende 48 tons. Den nuværende grænse svarer således til summen af totalvægten i national trafik for en tre-akslet lastbil og en tre-akslet påhængsvogn.

Jeg er opmærksom på, at der gælder forskellige regler for normale lastbilers maksimale akseltryk for henholdsvis national og international kørsel. Jeg er også opmærksom på, at summen af totalvægten for en fire-akslet lastbil og to- eller tre-akslet påhængsvogn overstiger 48 tons.

Når man diskuterer spørgsmålet om reglerne for akseltryk og totalvægt, skal man dog være opmærksom på, at der er flere forhold, der skal tages i



betragtning ved udformningen af regelsættet. Undersøgelser viser eksempelvis, at en forøgelse af det tilladte akseltryk til 11,5 ton for to- og tre-akslede lastbiler vil medføre et øget vejslid på motorvejene. Derudover kan en forøgelse af den tilladte vogntogsvægt forøge belastningen på broer.

Når vogntogsvægten for modulvogntog forøges til 60 tons skyldes det således, at beregninger af vejsliddet viser, at et modulvogntog slider mindre end de normale vogntog, som det erstatter. Det skyldes i høj grad, at totalvægten for modulvogntoget er fordelt på flere aksler, så modulvogntogets gennemsnitlige akselbelastning er mindre. En gennemførelse af forslaget fra H. J. Hansen Genvindingsindustri A/S vil derimod medføre en forøgelse af den gennemsnitlige akselbelastning.

Transport- og Energiministeriet arbejder løbende med at udvikle rammevilkårene for transporterhvervet. I den forbindelse kan jeg oplyse, at der fra såvel Færdselsstyrelsens som Vejdirektoratets side lægges stor vægt på at sikre fælles rammebetingelser i EU for et erhverv, der i høj grad udøves på tværs af nationale grænser.

I den videre proces med at forbedre rammevilkårene for erhvervet vil der blive arbejdet på, at der også på dette område på sigt kan opnås en velafbalanceret løsning, der også vil være til gavn for erhvervet. Jeg har bedt Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet om en samlet undersøgelse af perspektiverne herunder fordele og ulemper.

Med venlig hilsen

Flemming Hansen