

MINISTEREN

Dato 27. august 2010

Dok.id

J. nr. 2010-3253

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Trafikudvalget har i brev af 29. juli 2010 stillet mig følgende spørgsmål 1527 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Per Clausen (EL).

Spørgsmål nr. 1530 :

"Ministeren bedes gøre rede for, hvorvidt alle de færger, der sejler i såvel rute-fart i danske farvande som mellem danske og udenlandske havne, vil kunne klare, at der sker en forøgelse af akseltrykket på lastbiler til mere end de nu til-ladte 48 ton?"

Svar:

Jeg har forhørt mig hos Søfartsstyrelsen, som oplyser:

Danske færgers vogndæk er konstrueret til at klare belastningen fra lastvogne, der opfylder reglerne i Trafikstyrelsens såkaldte dimensionsbekendtgørelse. Ef-ter nugældende regler er det tilladte maksimale akseltryk på 10 ton, og den maksimale totalvægt for lastvognstog på 48 ton.

Generelt gælder, at de færger, der i dag kan medføre lastvogne med en total-vægt på 48 ton, også vil kunne medføre tungere lastvogne. En øget totalvægt vil således ikke i sig selv udgøre et problem for færgerne. Derimod kan den lokale trykpåvirkning på vogndækket blive et problem, hvis akseltrykket overstiger de 10 tons. Lastvognens akseltryk er det tryk, hjulene på én aksel overfører til un-derlaget. Hvis lastvognens totalvægt øges, uden at antallet af aksler og hjul øges, stiger akseltrykket, og det kan for nogle færger blive for højt.

Scandlines, Bornholmstrafikken og DFDS har oplyst til Søfartsstyrelsen, at de-res færger vil kunne klare tungere lastvogne, forudsat at akseltrykket ikke øges. For disse færger vil det således være nødvendigt, at de tungere lastvogne har et antal aksler og hjul, der holder akseltrykket under de 10 tons.

Med venlig hilsen

Hans Chr. Schmidt