



Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S
Telefon 72218800
Fax 7221 8888
fth@trafikstyrelsen
www.trafikstyrelsen.dk

Notat
Journal TS2060103-4
Dato 20. december 2012

HØRINGSNOTAT over landbrugets ønsker om øgede dimensioner

Branchens ønsker

1. Branchen ønsker tilladelse til at køre med 3,0 m brede påhængsvogne overalt. Det er overfor Trafikstyrelsen oplyst, at dette er tilladt i Holland og Tyskland. Ved ændringen 1. juli 2011 blev det tilladt at køre med 3,0 m brede traktorer og påhængsvogne mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har redskabet i fælleseje, eller mellem en maskinstation og dennes kunder, samt til og fra syn.
2. Reglerne om helt ubegrænsede bredder, der gælder for kørsel med motorredskab, arbejds- eller påhængsredskab til landbrugs- skovbrugs- eller vejarbejde mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har redskabet i fælleseje, eller mellem en maskinstation og dennes kunder. Denne regel ønsker branchen udvidet til også at omfatte kørsel til og fra leverandør og reparatør.
3. Branchen ønsker ligeledes at få lov til at køre med 25 m lange skærebordsvogntog. Denne vogntogslængde opstår ved, at der efter en meget stor mejetærsker tilkobles en påhængsvogn med mejetærskerens skærebord liggende på langs. Skærebordet monteres på tværs af mejetærskeren, når mejetærskeren kører i marken og mejer afgrøden. Mejetærskeren er således en nødvendig del af mejetærskerens udstyr.

De indkomne hørings svar er indsat nedenfor:

DTU Transport

Ad 1. DTU Transport kan ikke tilslutte sig landbrugsorganisationernes ønske om tilladelse til at køre med 3,0 m brede påhængsvogne overalt. Dette begrundes i, at vejreglerne kun kræver en vognbanebredde på 2,75 m, hvilket betyder, at andre køretøjers passage af påhængsvogne ved passage på veje med denne minimumsbredde kan være vanskelig. Ydermere formodes det, at denne minimumsbredde især findes på kommuneveje uden for bymæssig bebyggelse, hvor en stor del af kørslen med de brede påhængsvogne vil foregå.

Ad 2. DTU Transport kan dog se det formålstjenlige i at tillade kørsel med landbrugsredskaber, uanset bredde, til og fra leverandør, da et

forbud her imod ville besværliggøre denne nødvendige, men begrænsede kørsel.

Ad 3. I betragtning, at der tillades kørsel med modulvogntog af en længde på 25,25 m kan DTU Transport tilslutte sig dette ønske fra landbrugsorganisationerne.

Rigspolitiet

Efter Rigspolitiets vurdering vil en udvidelse af kørselsområdet for kørsel med 3 m brede påhængsvogne og kørsel med motorredskaber, arbejds- eller påhængsredskaber med ubegrænsede bredder indebære, at kørsel med køretøjer, der er bredere end normalt, oftere vil finde sted på almindelige landeveje og i mere trafikintensive zoner end hidtil, hvorved der opstår en forøget risiko for færdselsuheld.

Rigspolitiet finder det endvidere færdselssikkerhedsmæssigt betænkeligt, hvis den samlede tilladte længde af et skærebordsvogntog udvides til 25 m, idet der særligt i forbindelse med landbrugskøretøjets svingning vil være en forøget risiko for færdselsuheld.

Afslutningsvis bemærkes, at Rigspolitiet har noteret sig, at Vejdirektoratet ligeledes har henledt opmærksomheden på, at landbrugsorganisationernes ønsker til ændringer kan påvirke trafiksikkerheden. Samlet set er det Rigspolitiets opfattelse, at de ønskede ændringer af dimensionsbekendtgørelsen ikke bør imødekommes.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv er grundlæggende positiv over for alle ændringer, der giver videre adgang til erhvervsudøvelse, så længe dette ikke skaber forvriddning til andre erhvervsgrøner, giver uløselige miljøproblemer eller vægtige sikkerhedsmæssige spørgsmål.

Vi kan dog ikke umiddelbart støtte ønsket om at køre med 3m brede påhængsvogne, idet vi finder spørgsmålet om sikkerhed samt konkurrencefladen til vognmandsbranchen underbelyst. Skulle en nærmere analyse vise, at disse betænkeligheder er ubegrundede, vil vi kunne genoverveje standpunktet.

For så vidt angår ønsket om at kunne køre med ubegrænset bredde også til reparatør og leverandør, er vi umiddelbart positive men skal dog anbefale, at der indarbejdes en kilometerbegrænsning – idet langvarige transporter vil kunne genere den øvrige trafik - samt at reglerne for særtransport generelt bør virke analogt på transporten.

Endelig har vi forståelse for ønsket om kørsel med 25 m lange skærebordsvogntog. Hvis kørslen tillades mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme der har redskaber i fælleseje, eller mellem en maskinstation og dennes kunder, kan vi anbefale det efter kriterierne nævnt umiddelbart ovenfor.

Fagligt Fælles Forbund, 3F

3F transportgruppen har gennemgået det fremsendte dokument og har i den forbindelse spurgt en række chauffører om, hvilken betyd-

ning en eventuel lempelse vil have for færdslen. Dette har givet anledning til følgende bemærkninger:

Yderligere udvidelse af dimensionerne, vil efter vores bedste overbevisning dels ringere fremkommelighed, dels flere farlige situationer, hvilket skal ses i lyset af nedenstående forhold.

De tilbagemeldinger 3F Transportgruppen har fået fra chaufførerne går entydigt på to forhold:

1. Stort set ingen førere af traktorer respekterer færdselslovens § 22, stk. 2, som pålægger dem at give plads for overhaling og om nødvendigt at standse helt op.
2. Det er kun et meget lille antal påhængsredskaber, som er forsynet med velfungerende lys, blink- og stoplygter, ligesom den trækkende enhed ofte mangler spejle, som rækker længere ud end påhængsredskabet.

Disse forhold afstedkommer mange farlige situationer, når der uden tegngivning foretages manøvrer og uden at føreren har mulighed for at orientere sig bagud.

På baggrund af ovennævnte kan 3F Transportgruppen ikke støtte op om forslaget.

DTL

DTL har følgende bemærkninger til landbrugsorganisationernes tre ønsker om ændring af dimensionsreglerne:

Ad. 1. Branchen ønsker tilladelse til at køre med 3,0 m brede påhængsvogne overalt.

DTL skal bemærke, at det fra 1. juli 2011 blev tilladt at køre med 3,0 m brede traktorer og påhængsvogne mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har redskaber i fælleseje, eller mellem en maskinstation og dennes kunder, samt til og fra syn.

DTL savner en nærmere begrundelse for det saglige behov for den kraftige udvidelse af mulighederne for kørsel med 3,0 m brede påhængsvogne over alt.

Desuden kan en eventuel udvidelse give anledning til trafiksikkerheds- og fremkommelighedsmæssige betænkeligheder. Traktorer og påhængsvogne er således ikke omfattet af kravet til årligt syn, må kun køre 30 km/h, og chaufføren skal kun være 16 år.

Ad. 2. Udvidelse af at regler om ubegrænset bredde også gælder for kørsel til og fra leverandør og reparatør.

DTL finder, at der i givet fald bør sættes en km-begrænsning. Desuden bør en sådan transport også skulle overholde reglerne for særtransporter, samt synsreglerne.

Ad. 3. Kørsel med 25 m lange skærebordsvogntog.

DTL finder, at der i givet fald bør sættes den begrænsning, at kørslen kun er tilladt mellem mark og avlsgård, mellem ejendomme, der har redskaber i fælleseje, eller mellem en maskinstation og dennes kunder.

Desuden bør der være en overordnet km-begrænsning, og kørselen skal opfylde reglerne for særtransport. I den forbindelse skal det bemærkes, at man kan køre tilladelsesfrit på til 30 m i længden, 3,3 m i bredden og 4,1 m i højden.

Arbejdstilsynet

Har ingen bemærkninger.

Dansk Fodgænger Forbund

Min umiddelbare reaktion på Trafikstyrelsens ansøgning om udvidelse af dimensionerne på landbrugets arbejdsredskabers kørsel på veje var: nåh ja. Men ved nærmere eftertanke synes jeg, det er meget vidtgående. Der nævnes ikke noget om tidspunkter for kørslen. Dagtimer kan give problemer i myldretiden med hensyn til at se fodgængere og cyklister, og tusmørketimer kan give problemer med at se cyklister og fodgængere.

Bem. til 1.

Tilladelse til kørsel med 3 m brede påhængsvogne overalt.

Jeg kan forudse, at det giver problemer er alle veje dimensioneret til at kunne rumme det.

Når jeg er passager i biler, ser man ofte hvordan traktorer giver trafikproblemer, og deraf følgende hasarderede overhalinger. Usikkerhed for bløde trafikanter overalt er meget vidtgående.

Bare fordi det er tilladt i Tyskland og Holland synes jeg ikke at vi skal acceptere det.

Bem. til 2

Jfr. mine bem. til 1, synes jeg det samme om 12. OK at det er tilladt mellem mark og avlsgård og mellem ejendomme der har redskabet til fælleseje. Men udvide til også at omfatte kørsel til og fra leverandør og reparatør vil give de samme farlige situationer, som under 1.

Bem. til 3

Til dette punkt forudser jeg også her mange uheld. Kan det være meningen at man kobler flere store arbejdsredskaber sammen og derefter kører på? Her nævnes ikke for man har tænkt sig at køre med disse store vogntog, og ved hvilken hastighed.

Hvem har ikke prøvet at køre ved siden af eller bag et vogntog med vindmøllevinger?

Når bare der er postet meget og grundig undervisning på en sådan chauffør.

At de er afmærket med meget lys eller andet.

Måske der skal være 2 personer på sådan et køretøj.

Københavns Kommune

Københavns Kommune er af den opfattelse, at der næppe er tale om kørsler, som finder sted på kommunens vej i dag og forventer ej heller at der bliver behov for det i nærmeste fremtid.

Kommunen ønsker alligevel at gøre opmærksom på, at langt fra alle kommunens veje er dimensioneret til køretøjer af den størrelse og vi ønsker derfor ikke, at den slags kørsel kan finde sted i København og finder det overordnet set u hensigtsmæssigt generelt at tillade den slags kørsler på alle veje. Især findes det betænkeligt inden for tættere bebyggede områder. Her tænkes især på trafiksikkerhed i forhold til cyklister og andre køretøjer.

Københavns Kommune skal i stedet foreslå, at den type kørsel (såfremt det er absolut nødvendigt) kun kan finde sted i tættere bebyggede områder med tilladelse fra vejmyndigheden og politiet i stil med de regler, der gælder særtransporter.

Forsikring og Pension

Ingen bemærkninger.

FDL

Frie danske lastbilvognmænd

Landbruget ønsker øget bredde for vise køretøjer og øget længde for skærebordvogntog- J.nr.TS2060103-4, nu når landbrugsorganisationerne selv åbner for problematikken med at kunne konkurrere på lige fod i et marked, der omhandler godstransport på offentlig vej, kan FDL som en ansvarlig organisation kun advare mod lempeligere regler for især traktorer.

FDL har den klare holdning, at alle former for konkurrence skal ske på lige vilkår, herunder helt selvfølgelig også de trafiksikkerhedsmæssige krav. Det er et område, som FDL tidligere har gjort opmærksom på, hvor landbruget for ofte springer over, hvor gærdet er lavest og i stigende omfang driver konkurrerende transport uden tilstrækkelig sikkerhedsmæssig garanti.

Det gælder ikke mindst med hensyn til de trafiksikkerhedsmæssige krav som skal overholdes. Disse krav skal efter FDL's opfattelse være de samme for alle parter, altså herunder traktorer, for at kunne leve op til de naturlige krav om lige konkurrencevilkår, hvilket vil sige, at godstransport på offentlig vej skal ske efter de samme love og regler, uanset om der er tale om en lastbil eller en traktor, med en, eller flere, tilkoblede påhængsvogne.

1. Alle krav til chauffører, som udfører godskørsel på offentlig vej skal være de samme, det være sig kørekort, førerkort, EU efteruddannelsesbevis, kran-certifikat, og farligt godscertifikat.
2. Alle tilladelser og krav til virksomheden, som udfører godskørsel på offentlig vej skal være de samme, hvad enten det er lastbiler eller traktorer.
3. Køretøjs-indregistreringskrav, vægtafgiftskrav, brændstofafgiftskrav, og forsikringskrav skal være ens, når køretøjet udfører godskørsel på offentlig vej.

4. Alle krav om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (Dimensionsbekendtgørelsen) skal ved udførsel af godskørsel på offentlig vej være de samme.

Eksempel:

En traktorchauffør på 16 år med traktorkørekort, kan i dag lovligt være chauffør på en traktor med en hjulbredde på 3 m, en højde på 4 m, en totallængde på 18,75 m, og med en totalvægt på 42 tons.

Traktorerne har ofte over 300 HK og en tophastighed på 45 km/timen. Køretøjet skal ikke synes eller forevises i nogen synshal, hvilket strider mod al sund fornuft.

Der er ingen lovkrav om bremse-effekter eller bremse-procenter.

Drejer det sig om et tre akslet påhængskøretøj med en lasteevne på 24 tons, skal der kun være bremser på en aksel.

En lastbilchauffør skal være 18 år, have bestået teori- og kørerprøver til personbil, derefter til solo lastbil, efterfølgende lastbil med påhængsvogn. Han skal have et 3 ugers EU-uddannelses-kursus, inden han må være fører af en lastbil med påhængsvogn med en bredde på 2,60 m., en højde på 4 m og en totalvægt på 42 tons. Lastvognen er underlagt krav om typegodkendelse med specifikke krav til styretøj, bremses på alle aksler og hjul, dæk, med meget mere. Krav og godkendelse i synshal inden registrering og årligt periodisk synskontrol. Chaufføren er underlagt reglerne for køre- hviletid, lige som han hvert 5 år skal vedligeholde EU uddannelsen med et kursus på en uge.

Det, der foregår af godstransport ved landbruget, foregår for ofte under groft uforsvarlig lovgivning, udarbejdet af Trafikstyrelsen og Justitsministeriet i Danmark. Det er på tide, at såvel Trafikstyrelsen som Justitsministeriet viser, man er kompetent til opgaven. Det må være et absolut minimumskrav, at national godstransport på offentlig vej i Danmark, skal harmoniseres nationalt. Godstransport på offentlig vej i Danmark skal foregå efter et fælles regelsæt.

FDL vil i forbindelse med høringen, venligst udbede sig svar på, hvorfor Trafikstyrelsen ikke stiller de samme vidtgående sikkerhedskrav til traktorer på offentlig vej, som stilles til lastbilerne?

Med hvilken begrundelse stiller Justitsministeriet ikke de samme, meget vidtgående sikkerhedskrav til føreren af traktoren, når han kører på offentlig vej, som der stilles til en lastbilchauffør.

Mener man virkelig i Trafikstyrelsen og Justitsministeriet, at det ikke er farligt, hvis nu en traktor, uden for kofanger med indbygget underkøring, (det er et krav til en lastbil) er 3 m. bred, 4 m. høj, 18,75 m. lang, og en totalvægt på 42 tons, kører hen over en personbil med en hastighed på 45 km.?

Har Trafikstyrelsen og Justitsministeriet fantasi til at forestille sig, hvor meget, eller snarere, hvor lidt, der i en sådan situation, er tilbage af personbilen?

Med den stordrift, som i dag er kendetegnende inden for dansk landbrug, bl.a. sammenlægning af flere avlsgårde, kan der være meget langt mellem marker og avlsgård, det er ikke rimeligt, at landbruget ødelægger kommunevejenes vejkasser med de 3 meter brede traktorer og tunge vogne.

Man oplever alt for ofte, at de højre hjul konstant kører på kanten af asfalten og ud i rabatten. Det giver store sætnings-skader, hvorved den yderste kant af asfalten beskadiges, og der opstår store huller mellem asfalten og rabatten, hvilket igen er ensbetydende med ekstra omkostninger, eller i værste fald, forringet sikkerhed for andre trafikanter.

Det må være et krav, at når landbruget benytter offentlige veje til godstransport, så skal det foregå efter de samme regler, som alle andre, der udfører godstransport på offentlige vej skal følge. Det må være et ufravigeligt krav, at når landbruget anvender offentlig vej til special- eller særtransporter, skal det foregå efter de samme regler som alle andre, der udfører special- eller særtransporter på offentlig vej, skal følge.

CAD

Ingen bemærkninger.

Dansk Kørelærer Union

Ingen bemærkninger.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen

Ingen bemærkninger.

Forbrugerrådet

Ingen bemærkninger.

Dansk Sidevogns Klub

Dansk Sidevogns Klub har ingen indvendinger udover at vi forventer at belysning/sidemarkeringslys o. lign. sikrer de øvrige trafikanter mulighed for at blive gjort opmærksom på de ekstraordinære brede/lange køretøjer.

Vejdirektoratet

Vejdirektoratet kan oplyse at veje og vejenes udstyr i vejreglerne anbefales dimensioneret ud fra en række dimensionsgivende køretøjer, som er anført i Håndbogen om Forudsætninger for den geometriske udformning under serien Byernes Trafikarealer, eller som anført i den tilsvarende håndbog under serien Åbent Land.

Heri er bredden for det bredeste køretøj, en mejetærsker, anført til 3,20 m. Den maksimale længde for et køretøj er anført til 18,75 for et påhængsvogntog og 22 m for et specialkøretøj, der kører på dispensation.

Kun i særlige tilfælde, i forsøg med modulvogntog, er vejsystemet visse steder indrettet med en maksimal længde på 25,25 m.

Det er den enkelte vejbestyrelse, der fastlægger forudsætninger for dimensionering af vejene og vejens udstyr, herunder foretager valg af dimensionsgivende køretøj. Vejdirektoratet har ikke konkret viden om forudsætningerne for alle veje, men kørekurverne for de foreslåede køretøjer må antages at være væsentligt mere pladskrævende og kan derfor fx give problemer i kryds, på fartdæmpede veje, ved placering af faste genstande og generelt være problematisk på mindre veje og byområder.

Derudover må disse dimensioner forudsættes at nedsætte muligheden for oversigt og øge muligheden for flere overhalinger, hvilket vil påvirke sikkerheden. Den lavere hastighed må endvidere antages at forringe fremkommeligheden for de øvrige trafikanter.

De foreslåede forøgelse af dimensioner kan derudover få økonomisk konsekvens for vejmyndigheden i form af øget vedligehold, krav om tilpasninger og evt. dyrere nyanlæg.

Vejdirektoratet er således enigt med Trafikstyrelsen i, at disse ønsker giver dimensioner, der er væsentligt mere krævende end sædvanlige projektforsætninger. Dette kan påvirke trafikikkerheden, forringe fremkommeligheden og give øgede omkostninger.

Trafikstyrelsens bemærkninger:

Virkeligheden i dag er, at der til stadighed bliver færre, men større landbrug. Den samme tendens gælder maskinerne og redskaberne. Hvis kørsel tillades til og fra leverandør og reparatør, vil der blive øget trafik i byerne med store langsomtkørende køretøjer, da reparatører og forhandlere ikke er pålagt at placere deres virksomheder uden for byerne.

Det skal tilføjes, at en hel del af disse køretøjer også anvendes af entreprenørbranchen, herunder i forbindelse med vejbygning. Hvis vi skal tillade køretøjerne med større dimensioner, skal det derfor være, fordi de kan accepteres i trafikbilledet i større omfang.

Flere hørings svar er inde på muligheden for at fastlægge en kilometer begrænsning. En sådan løsning finder Trafikstyrelsen hverken operationel eller praktisk mulig, da placeringen af nettet af forhandlere og reparatører er ikke tæt nok til at der kan fastsættes en kilometerbegrænsning, der er tilstrækkeligt lav til at sikre, at der kun køres korte strækninger.

De i hørings svarene anførte bemærkninger om førerens uddannelse og alder hører under Justitsministeriets ressort.

Specifikt skal det vedrørende bemærkninger til pkt. 3 påpeges, at modulvogntog alene er tilladt på et særligt udpeget vejnet, hovedsageligt bestående af motorvejsnettet og større landeveje. Modulvogntogene er således, som hovedregel slet ikke tilladt på små kommuneveje.

På baggrund af de indkomne bemærkninger, er det Trafikstyrelsens opfattelse, at det af hensyn til trafiksikkerheden ikke vil være hensigtsmæssigt at tillade de ønskede lempelser, for så vidt angår pkt. 1 og 2. Disse ønsker vil derfor ikke blive imødekommet.

Kørsel med 25 m lange vogntog bestående af mejetærskere og påhængsvogn belæsset med skærebord - som i dag er tilladt med samlet længde på op til 22 m - vil Trafikstyrelsen dog tillade under hensyntagen til, at mejetærskere med skærebord årligt kører i et meget begrænset tidsrum.

Det bliver et vilkår, at der på påhængsvognen er
- minimum to aksler, og
- at alle aksler er tvangsstyrede,
når den samlede længde på vogntoget overstiger 22 m.