

Information fra vognmanden vedr. vogntogsvægte

I forbindelse med udformningen af detailforskrifter må der være opstået nogle misforståelser i Transportstyrelsen af de intentioner som folketinget havde vedtaget ved transportforliget i efteråret 2010. Største vogntogsvægt ved indenrigskørsel var før forliget 48 tons (forv. 24 tons og anh. 24 tons) Ved transportforliget ligestillede man en 3 akslet forvogn til indenrigskørsel med en tilsvarende til udenrigskørsel så de nu begge kunne opnå en totalvægt på 26 tons.

Transportforliget blev formodentligt begrundet i en effektivitetsforbedring men det er her misforståelsen i Transportstyrelsen er opstået idet detailforskrifterne af 1. juli 2011 kun tillod 48 tons vogntogsvægt på samlet 6 aksler og som noget nyt 54 tons på 7 aksler med de nye 4. akslede anhængere på 30 tons (man kan samtidig undre sig over hvorfor 30 tons når 4 aksler på en forvogn giver 32 tons)

De rigtige vogntogsvægte skulle have været 50 tons (26+24) for 6 akslede vogntog og 56 tons(26+30) for 7 akslede vogntog hvis effektivitetsforbedringen skulle være opnået.

Misforståelsen er pr. 1.januar 2014 ikke længere eksisterende for vogntog med 6 aksler da disse nu må have en vogntogsvægt på 50 tons men for de 7 akslede vogntog er der ikke ændret noget , så de må fortsat (3 år efter folketingsbeslutningen) have en vogntogsvægt på 54 tons og stadig gå glip af den fulde effektivitetsforbedring.

Begrundelsen for ikke at få misforståelsen helt ryddet af vej skulle angiveligt være om diverse vejbroer kunne bære denne forhøjelse af vogntogsvægten. Så er det 1000 kr. spørgsmålet kommer: hvilke broer drejer det sig om --- er det storebæltsbroen eller er det lillebæltsbroen -- eller de mange små broer ved åer og vandløb . Det er formodentligt de sidste der tænkes på for ved de større broer må det jo være trafiktætheden der er bestemmende modsat de små korte broer hvor kun en del af vogntoget er på broen ad gangen, må vogntogsvægten være uden betydning.

HVORFOR så ikke endegyldig få fjernet misforståelsen til gavn for effektiviteten. Det er jo ikke bare transporterhvervet det gavner , men hele samfundet og miljøet ---- for med større nyttelast ----færre ture og mindre brændstofforbrug og CO udledning.

Paul Larsen

Øster Jølby