

Bilag 1 til TRU Alm. del svar på spørgsmål 265.

Kommunernes Landsforenings Høringssvar.

Fra: Nikolaj Sveistrup [<mailto:NIS@kl.dk>]

Sendt: 3. juni 2013 15:33

Til: Frank Thrusholm

Emne: KL HØRINGSSVAR -herunder økonomisk høring - Udkast til ændring af dimensionsbekendtgørelsen - J.nr.TS2060103-105

Kære Frank

Jeg har desværre ikke haft mulighed for at kommentere på denne høring indenfor fristen, men håber du vil tage KL's bemærkninger i betragtning.

KL har følgende høringssvar over forslag til ny dimensionsbekendtgørelse:

KL's bemærkninger vedrører primært ændringerne til §18 og §29, hvor der tilsyneladende gives mulighed for kørsel med tungere og større køretøjer end hidtil tilladt, herunder bæltekøretøjer og maskiner til udbringning af gylle.

KL er grundlæggende kritisk overfor mulige lempelser i bekendtgørelsen i forhold til såvel maksimalt akseltryk som tilladt totalvægt. Følgende tilknyttede bemærkninger fra Trafikstyrelsen antyder, at der er tale om en lempelse, selvom det ikke fremgår direkte:

"På baggrund af udviklingen i retning af øget anvendelse af helt eller delvis bæltedrevne køretøjer i landbruget, har Trafikstyrelsen i samarbejde med Vejdirektoratet revideret bestemmelserne om vægte på disse køretøjer, således at bestemmelserne er a jour med den tekniske udvikling og samtidig ikke belaster vejene og broerne mere end, hvad der svarer til en stor lastbil."

Betydningen heraf er nærmere beskrevet i vedlagte tekniske notat fra Asfaltindustrien/Grontmij. De nævnte køretøjer færdes primært på de kommunale veje, der ikke er dimensioneret til hverken brede eller tunge køretøjer.

Til kørsel med bæltekøretøjer kan særligt bemærkes, at belægninger på de mindre veje på landet typisk er overfladebehandlinger, der dårligt tåler det vrid, som et bæltekøretøj vil give.

Hvis der i bekendtgørelsen indføres lettelser hvad angår regler for tilladt akseltryk og tilladt totalvægt samt for øget brug af bæltekøretøjer, vil dette få økonomisk betydning for kommunerne.

De første tegn på dette, har været krav fra asfaltentreprenører i forbindelse med funktionskontrakter, hvor kommuner har dispenseret fra de nuværende vægtbegrænsninger. De ændrede vilkår har betydet at entreprenører, der er bundet i lange vedligeholdelseskontrakter mener sig berettiget til kompensation.

Udkastet til ændring af dimensionsbekendtgørelsen er foretaget i samarbejde med Vejdirektoratet, hvis veje som hovedregel er dimensioneret til afvikling af tunge og store trafikmængder. Disse veje vil imidlertid stort set ikke blive berørt af nærværende ændringer, da trafik vedrørende landbruget primært afvikles på lokale veje.

KL forventer derfor, at der bliver taget hensyn til de problemer, som eventuelle ændringer vil medføre for kommunerne, og at ændringerne revideres, således at der ikke åbnes op for en øget nedbrydning af vejene.

Bilag 1 til TRU Alm. del svar på spørgsmål 265.

Vh
Nikolaj

Nikolaj Sveistrup
Chefkonsulent
KL Teknik og Miljø
Weidekampsgade 10
2300 København S

Mobil 40337065
www.kl.dk/teknikogmiljo



Landbrugserhvervets høringsvar.



Høringsvar fra Færdselsgruppen

Bemærkninger til § 3

Formuleringen "særligt indrettet" kan være med til at gøre det lettere at afgøre om et motorredskab, arbejds- eller påhængsredskab er på vej ud til Landbrugs-, skovbrugs- eller vejarbejde, eksempelvis vil et bufferredskab i forbindelse med gylleudbringning forventelig kunne komme ind under formuleringen "særlig indrettet" til landbrugsarbejde.

Men formuleringen kan også give problemer, eksempelvis hvor en gummiged med "normal udrustning" benyttes til sammenpakning af ensilage hvilket klart betragtes som landbrugsarbejde.

Vi kunne foreslå at begge formuleringer anvendes, så teksten lød således "til, eller særligt indrettet til"

Denne formulering vil gøre det lettere at afgøre om køretøjet er på vej ud for at udføre landbrugsarbejde og Trafikstyrelsen har med den supplerende formulering "særlig indrettet til" taget højde for at der løbende bliver udviklet nye maskiner til anvendelse i landbruget.

Vi vil tillade os at gøre opmærksom på at begrænsningen i § 3 stk 2 betyder at en maskinstation på trods af at der betales vægtafgift for både traktor og vogn er blevet begrænset i sin kørsel, idet det ikke er tilladt at køre direkte fra mark til et lokalt biogasanlæg eller til en lokal foderstofforretning, men det er kun tilladt at køre fra marken til selve avlsgården selv om gården kunne ligge længere væk end selve biogasanlægget.

Kørsel til og fra reparatør er ikke tilladt, hvorimod kørsel til og fra syn tillades. Ofte er det således at det er reparatøren/leverandøren som sørger for synet af køretøjerne, men det er ikke tilladt at køre til reparatør/leverandør med traktor og vogn op til 3 m bredde. Derfor vil vi gerne anmode om at det er tilladt at køre til og fra reparatør med traktor og vogn op til en bredde på 3,00 m.

Den tekniske udvikling har medført at en meget stor del af de traktorer som i dag benyttes af landbrug og maskinstationer til landbrugsarbejde er forsynet med hjuludrustning som medfører at traktoren i standardudførelse er bredere end 2,55 m.

Bemærkninger til § 10

Vi hilser forslaget meget velkomment og er meget tilfreds med at skårlæggere med efterfølgende skærebordsvogn også er medtaget. Det kunne overvejes at benytte teksten "høstmaskiner og påhængsvogn, belæst med..." således at teksten tager højde for en fremtidig udvikling.

Bemærkninger til § 18

Bilag 1 til TRU Alm. del svar på spørgsmål 265.

Vi er glade for at der er taget initiativ til ændringer omkring bestemmelserne med bæltekøretøjer og bemærker særligt nedenstående formulering:

"På baggrund af udviklingen i retning af øget anvendelse af helt eller delvis bæltedrevne køretøjer i landbruget, har Trafikstyrelsen i samarbejde med Vejdirektoratet revideret bestemmelserne om vægte på disse køretøjer, således at bestemmelserne er a jour med den tekniske udvikling og samtidig ikke belaster vejen mere end hvad der svarer til en stor lastbil. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med ændringen i § 29"

Teksten tilgodeser således den tekniske udvikling og siger samtidig at bæltekøretøjerne ikke må belaste vejene mere end en hvad der svarer til en stor lastbil. Vi har forstået det således at "en stor lastbil" eksempelvis er en 4- akslet lastbil med en totalvægt på 32.000 kg.

Desværre bliver konsekvensen af forslaget at kun enkelte af kendte bæltekøretøjer tillades kørsel på vej.

Det samlede bæltetryk (sum af højre og venstre) må ifølge forslaget § 18 ikke overstige 7500kg for den første meter og 5500 kg på de følgende meter afstand mellem bageste og forreste løberulle der har vejkontakt.

En traktor helt forsynet med bæltet hvor afstanden er 2,8 m må således have en bæltelast/totalvægt på $7500 \text{ kg} + 1,8 \times 5500 \text{ kg} = 17\ 400 \text{ kg}$.

Ifølge § 29 må totalvægten på traktoren ikke overstige 5 000 kg/meter. Traktorens nye totalvægt bliver således af § 29 begrænset til 14 000 kg. En to- akslet traktor med almindelig hjulmontering må have en totalvægt på op til 18.000 kg.

Konsekvensen af § 29 bliver, at ingen bæltetraktorer tillades kørsel på vej.

Vi undrer os over at totalvægten begrænses til 5000 kg/meter når der sammenlignes over til en 4 – akslet lastbil:

I § 21 i dimensionsbekendtgørelsen står følgende omkring den faktiske tilladelige totalvægt:

3) for motordrevet køretøj med fire eller flere aksler: 32.000 kg, såfremt de to forreste aksler er styrende og afstanden mellem køretøjets forreste og bageste aksel er 5,00 m eller mere. For andre motordrevne køretøjer med fire eller flere aksler dog 29.500 kg, og for ledbus 34.000 kg, afstanden for en totalvægt på 32.000 kg skal således være mindst 5 meter. Det betyder at der på en 4 akslet lastvogn tillades en totalvægt/meter på 6400 kg.

For køretøjer som er helt eller delvist er forsynet med bæltet betyder forslaget at totalvægten kan komme op på 32 000 kg, hvilket svarer til totalvægten på en stor lastbil.

For at opnå denne totalvægt skal en bæltetraktor have en afstand fra forreste til bageste trykrulle på 6,4 meter, hvilket er urealistisk.

For at et køretøj delvis forsynet med bæltet skal kunne opnå en totalvægt på 32 000 kg betyder forslaget at bæltesektionen skal være konstrueret til en bæltelast på 22 000 kg når køretøjet er forsynet med en' hjulaksel og bæltesektionen skal være konstrueret til en bæltelast på 12 000 kg når der er 2 hjulaksler som

Bilag 1 til TRU Alm. del svar på spørgsmål 265.

hver maksimalt må laste 10 000 kg. Der kan være tale om forskellige kombinationer mellem aksler og bæltesektioner som gør en totalvægt på 32 000 kg mulig.

Der er således 2 krav: Det ene krav er at bæltesektionen eller bæltesektionerne må højst belastes med 7500 kg på den første meter og 5500 kg på de følgende meter og hjulakslerne højst hver må belastes med 10.000 kg. Det andet krav er at den samlede totalvægt ikke må overstige 5 000 kg/meter målt fra forreste trykrulle til bageste hjulaksel.

Når vi således analyserer på kendte motorredskaber med bæltter såsom mejetærsker, kartoffeloptager, roeoptager, ærte høster ud fra ovenstående regler som forslaget bygger på, må vi desværre konstatere at der kun er ganske få mejetærskere med bæltter som tillades kørsel på vej. (Se vedlagte bilag med oversigt over forskellige bæltetraktorer og bælttehøstemaskiner).

Det undrer os at totalvægten begrænses til 5000 kg/meter i relation til nedenstående tekst hvor der skal sammenlignes til en 4 – akslet lastbil (stor lastbil)

På baggrund af udviklingen i retning af øget anvendelse af helt eller delvis bæltedrevne køretøjer i landbruget, har Trafikstyrelsen i samarbejde med Vejdirektoratet revideret bestemmelserne om vægte på disse køretøjer, således at bestemmelserne er a jour med den tekniske udvikling og samtidig ikke belaster vejene og broerne mere end, hvad der svarer til en stor lastbil.

Nedenstående eksempler gør at vi undrer os over forslaget som således begrænser kørsel med næsten alle kendte bælte køretøjer:

- En 4 – akslet lastbil skal have en akselafstand på mindst 5 meter således som det fremgår af dimensionsbekendtgørelsen i paragraf 21 hvis totalvægten må være 32 tons svarende til 6,4 ton/m.
- En GRIMME roeoptager med bæltter vejer 32 tons og akselafstanden (fra forreste bærerulle til bageste hjulaksel) er 5,9 m, svarende til 5,42 ton/m
- Når en GRIMME roeoptager transporteres på en blokvogn sker det med et seksakslet køretøj med en totalvægt på 56 tons, heraf 26 tons på de forreste 3 aksler og 30 tons på de bageste 3 aksler. De bageste aksler har en indbyrdes afstand på 1,36 m. Der er således placeret 30 tons indenfor en afstand på 2,72 m svarende til 11 tons/meter. (faktuelle oplysninger) Blokvogne kan have tilladelse til 11 250 kg/aksler ved 30 km/timen svarende til 33 750 kg eller 12 408 kg/m
- Hvis GRIMME kører selv, belaster selve bæltesektionen vejen på 1,85 m med 22 tons svarende til 11,89 ton/meter (faktuelle oplysninger).

Med ovenstående eksempler ser vi ikke begrundelsen for at totalvægten med bælte køretøjer skal begrænses til 5000 kg/meter. Hvis trafikstyrelsens bekymringer angår broerne eller enkelte broer i et lokalområde er det sandsynligvis heller ikke muligt at benytte broerne med blokvognstransport og der må anvises alternative ruter.

Hvis bæltekøretøjerne skal flyttes rundt på blokvogne vil det give betydelige trafikmæssige gener og det vil gå ud over fremkommeligheden. Maskinerne skal på- og aflæsses ude på selve vejen da der skal være fast jævn grund. Det giver både hindringer for trafikken og mindsker trafiksikkerheden. Ofte vil det slet ikke være muligt at kunne køre helt til bestemmelsesstedet med en stor blokvogn og det kan blive nødvendigt at indhente specielle tilladelser til at køre de sidste 100 – 300 meter.

Når høstmaskinerne læsses på en blokvogn forøges højden fra eksempelvis 4,00 m til over 4,5 m, det giver yderligere begrænsninger og besværligheder.

Den helt groteske situation er hvor en almindelig hjultraktor med en tilladt totalvægt på 18 tons medbringer en traktor af samme størrelse og vægt, men forsynet med bælte, på en blokvogn fordi bæltetraktoren ikke selv lovligt må køre på offentlig vej! Nu er både totalvægt, bredde og længde forøget.

På de korte afstande gør det ikke den store forskel rent tidsmæssigt om der benyttes en traktor eller en lastbil som trækraft for blokvognen.

Siden 1. oktober 2010, hvor der blev givet en dispensation til den før omtalte Grimme roe/kartoffeloptager, har vi på Grimme brugernes vegne søgt om dispensationer ude i de pågældende kommuner hvor maskinerne gerne skulle færdes, og tjene deres værd til de lokale landmænd/skatteborgere. Vi har heldigvis fået positive svar om tilladelse til kørsel fra langt de fleste adspurgte kommuner. Samtidigt har vi en formodning om, at netop disse kommuner har holdt nøje øje med disse maskiner, og vejene i de områder hvor der er givet dispensation. Der er os bekendt ikke indgivet nogen form for klager over ødelagte veje, eller farlige trafikale situationer i disse kommuner. Derfor havde vi også håbet på, at denne dimensionsbekendtgørelses ændring ville betyde, at såvel vi som importørerne ikke længere havde brug for, at skulle sende alle disse individuelle ansøgninger til trafikstyrelsen og kommunerne om dispensationer til diverse maskiner.

Hvis det er trafikstyrelsens hensigt at de nye bestemmelser skal tilgodese den tekniske udvikling og betingelserne er, at et bæltekøretøj ikke må belaste vejene mere end en stor lastbil, vil vi gerne mødes med både Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet med det formål, at vi i fællesskab kan nå frem til brugbare løsningsforslag, når alle forhold inddrages, herunder ikke mindst hensynet til vejene, broerne, fremkommelighed og trafiksikkerhed.

Endelig vil vi slutteligt gøre opmærksom på følgende:

- **Det drejer sig om specialtraktorer som aldrig vil blive benyttet til transportopgaver på offentlig vej.**
- **Det drejer sig om høstmaskiner som er beregnet til at køre i marken.**
- **Når høstmaskinerne er forsynet med bælte bliver de smallere og det gør transportbredden mindre.**
- **Det drejer sig om sæsonmaskiner som kun kører yderst begrænset på offentlig vej.**



Bilag 1 til TRU Alm. del svar på spørgsmål 265.

Færdselsgruppens medlemmer består af:

Sv. Aage Stenholt fra L&F, Carsten Jensen fra L&F, Tormod Overby fra VFL, Henning Sjørsløv Lyngvig fra VFL, Knud Erik Clausen fra Danske sukkerroedyrkere, Per Hedetoft fra Dansk Maskinhandlerforening, Allan Pedersen Danske Landbrugsmaskinfabrikanter, Jørgen Jørgensen DM&E og Mogens Kjeldal DM&E.