



Transportministeriet

Transportministeren

1. juli 2021

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget
Folketinget

Transportudvalget har i brev af 19. maj 2021 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet på udvalgets vegne.

Spørgsmål nr. 533

Vil ministeren kommentere henvendelsen af 17/5-21 og materialet fra Dansk Auto Logik A/S' foretræde 18/5-21, jf. TRU alm. del – bilag 353? Og vil ministeren tillige oplyse, hvilke konkrete løsningsforslag ministeren ser for sig i forhold til den rejste problematik om det gældende højdekrav til autotransportere?

Svar:

Dansk Auto Logik A/S forespørger mulighed for at køre med lastbiler og vogntog bestående af lastbil og påhængsvogn til lastbil med en højde på op til 4,35 meter mod de nuværende højest tilladte 4,10 meter.

Jeg har forelagt spørgsmålet for Færdselsstyrelsen og Vejdirektoratet, som administrerer reglerne på dette område. Vejdirektoratet oplyser:

”Vejdirektoratet kan oplyse, at en forøgelse af den tilladte højde vil medføre, at et betydeligt antal broer skal skiltes – jf. Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, § 87:

Forbudstavlen C 42 (køretøjshøjde) skal anvendes i alle tilfælde, hvor den fri højde over kørebanen er under 4,3 m. ... Stk. 3. Højden skal angives i meter med højst én decimal. Der skal altid regnes med en tolerance på mindst 20 cm.

En forøgelse til 4,35 meter skal afrundes til 4,40 meter og vil således betyde, at C42 skal anvendes i alle tilfælde, hvor den fri højde over kørebanen er under 4,6 m. Vejdirektoratet har ud fra oplysninger i Danbro vurderet, at yderligere ca. 975 broer og tunneler på det danske vejnet skal skiltes, heraf ca. 160 broer og tunneler på statsvejnettet.



Skiltningen og forbuddet afledt heraf vil umiddelbart medføre væsentlige udfordringer for lastbiltrafikken. Dels vil det medføre en noget større risiko for påkørsel af bygværker samt eventuelle følgevirkninger heraf, såsom omkostninger til udbedring af skader på broen, følgeulykker, negativ indvirkning af den øvrige trafik, mm.

Vejdirektoratet kan oplyse, at ved gentagne, selv mindre påkørsler (som f.eks. giver slæbespor på underside af et brodæk) vil der dertil også være en sikkerhedsmæssig risiko for de øvrige trafikanter, da man med tiden vil få slået betonstykker løs, der falder ned på underført vej. Dels vil det medføre et ukendt antal omkørsler for de transportere, der vil have en tilladt højde mellem 4,10 og 4,40 meter. Omkørslerne kan være ret lange, da der er en stor del af bygværkerne på det kommunale vejnet, der ikke har tilstrækkelig frihøjde. For transportere, der typisk udfører distribution uden for det overordnede vejnet, vil det udgøre en udfordring. Omkørslerne vil øge brændstofforbruget og dermed have en negativ påvirkning af klimaet.

Vejdirektoratet oplyser i den forbindelse, at særligt på begge sider af Storebælt (Nyborg og Tjæreby) er der flere lave broer, hvilket vil påvirke transporterne mellem Vest- og Østdanmark. Dertil kommer at flere større tunneler i den sammenhæng har en kritisk begrænset frihøjde:

- Limfjordtunnelen – faktisk frihøjde = 4,47 m (højdealarm allerede ved 4,37 m)
- Guldborgssundtunnelen – faktisk frihøjde = 4,35 m (køretøjer over 4,1 m kan ikke passere uden forudgående tilladelse. Højdealarm allerede ved 4,15 m)
- Frederikssundsvejstunnelen – faktisk frihøjde = 4,55 m
- Tårnbyntunnelen har steder, hvor frihøjden kun er 4,5 m.
- Bernstoffsvejstunnelen – faktisk frihøjde = 4,2 m.”

I forhold til de nugældende krav til autotransporters højde følger de almindelige krav til højden af lastbiler og påhængskøretøjer, som er op til 4,10 meter. Disse krav blev indført ved bekendtgørelse nr. 1055 af 23. oktober 2019 om ændring af bekendtgørelse om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (Dimensionsbekendtgørelsen) den 1. januar 2020.

Tidligere var den største tilladte højde for disse køretøjer 4,00 meter, hvilket svarer til kravene i forbindelse med international transport i henhold til EU-direktiv 96/53/EF.



Færdselsstyrelsen har oplyst mig, at også større højde blev vurderet i forbindelse med ændringen af højdekravene i dimensionsbekendtgørelsen, herunder i forhold til risiko for vælteulykker. Vurderingen var, at selvom risikoen for vælteulykker vokser med lastbilers højde, synes den primære årsag til alvorlige lastbilshavarier at være eksploderede fordæk og kun i mindre grad et højt tyngdepunkt.

Det var således primært hensynet til infrastrukturen, der bevirkede, at grænsen for højden af lastbiler, busser og påhængskøretøjer hertil blev fastsat til 4,10 meter.

I forhold til potentielle CO₂-besparelser ved en større tilladt højde for lastbiler med mere, vurderer Færdselsstyrelsen, at besparelserne vil være begrænsede. En øget højde for en given lastbil eller vogntog medfører tilsvarende større luftmodstand for lastbilen, hvilket øger lastbilens brændstofforbrug og reducerer den CO₂-besparelse, som samlet set kunne opnås ved at reducere antallet af lastbiler.

Det er derfor Færdselsstyrelsens samlede vurdering, at det ikke er hensigtsmæssigt at øge den største tilladte højde for autotransportere (og andre køretøjer) til 4,35 meter, da dette fortsat forventes at medføre omkostninger for stat og kommuner, og at en øget risiko for påkørsler af broer, som ikke står mål med den forventede gevinst.

Jeg kan i øvrigt oplyse, at Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen er ved at undersøge mulighederne for at tillade kørsel med længere og tungere lastbilsvogntog på visse vejstrækninger, hvorved der vil kunne transporteres en større godsmængde, uden at vogntogenes bredde og højde forøges.

Baggrunden er blandt andet, at der med længere (men ikke højere) vogntog kan opnås et øget lastvolumen for det enkelte vogntog, uden at luftmodstand, brændstofforbrug og CO₂-udledning fra det enkelte vogntog påvirkes i samme grad, som hvis man tillod en større højde. Undersøgelserne laves i forlængelse af Aftalen om grøn omstilling af vejtransporten af december 2020.

Da Vejdirektoratets og Færdselsstyrelsens oplysninger viser, at en øget tilladt højde for lastbiler og påhængskøretøjer til disse vil have en række negative konsekvenser, mener jeg, at vi bør afvente resultaterne af undersøgelsen af mulighederne for kørsel med længere og tungere lastbilsvogntog i stedet.



Med venlig hilsen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Benny Engelbrecht', written over a light blue grid background.

Benny Engelbrecht