

Fremtiden for national og international godstransport med modulvogntog og andre lastbiler med højere kapacitet

- Danske og internationale regler for lastbilers og vogntogs vægt og dimensioner har stor betydning for transporterhvervets muligheder for at optimere godstransporterne under anvendelse af færrest mulige lastbiler og mindst mulig energi – diesel eller elektricitet.
- Der har været taget store skridt i fx Sverige og Finland. I Danmark har der også været en trinvis markant udvikling siden 2008 i både vægt og dimensioner fra 48 tons totalvægt til 56 tons og fra 2027 en forhøjelse til 58 tons. Med modulvogntog er længden øget fra 18,75 m til 25,25 m og siden op til 34 meter med dobbeltrailer-vogntog og en totalvægt på 72 tons – der øges til 74 tons i 2027.
- Der er dog internationalt stor forskel på regler og rammer for lastbilernes størrelser. Modulvogntog (EMS I) og dobbeltrailer-vogntog (EMS II) er primært tilladt i de nordiske lande, men med forskellige grænser og vejnet.
- De forskellige regler er pga. nationale tilpasninger udover rammerne fastsat i vægt- og dimensionsdirektivet. I Danmark har vi vurderet på gevinster og omkostninger og tillads tilladt større og tungere lastbiler. Vognmændene tilpasser materiel til de nationale rammer. Konsekvensen er, at vognmændene ikke fuldt ud kan udnytte og samfundet opnå gevinsterne af rammerne. Særligt ved de grænseoverskridende transporter. EU har selv vist, at der er gevinster at hente ved at sikre adgang for EMS I i flere lande.
- **Spørgsmål: ”Hvad vil I som politikere gøre for denne dagsorden? Skal større lastbiler understøttes i EU eller skal EU fastholde sin ambition om mere gods på sø og bane?”**
- Danmark har gennem de sidste år indført nye grænser for lastbilernes størrelse. Herunder fjernet forskelsbehandlingen på grønne lastbiler og diesellastbiler. Det giver grundlag for reduktion i antal kørte km og bedre mulighed for at udnytte lastbilerne og opnå reduktion i CO₂, men også øget vejslid.
- Tungere og højere lastbiler skaber udfordringer for broerne og for belastningen af vejene. Men hvor er grænsen? Der er afsat midler til at få undersøgt broerne – særligt de kommunale som for manges vedkommende ikke kendes nærmere.
- Med dagens sikkerhedssituation er der også et spørgsmål om beredskabet. Vi skal kunne sikre mobilitet for forsvar og beredskabet. Men hvis vi ikke kender begrænsningerne i vejenes bæreevne eller broernes bæreevne, vil vi hellere være ”safe than sorry” og begrænse adgangen.
- Vi bør kende vores infrastruktur, hvilket kan ske gennem en systematisk kortlægning, så vi dels ved, hvor vi skal styrke den og dels hvor vi skal begrænse anvendelsen af store lastbiler. EMS I og II er begrænset til udvalgt vejnet, hvilket begrænser nogle vognmænds udnyttelse af mulighederne – ligesom det internationale aspekt.
- Analyser indikerer endda at endnu større biler også vil give gevinster for samfundet, men det giver naturligvis også større udfordringer a la de ovennævnte.
- **Spørgsmål: ”Hvor går grænsen for, hvor store lastbiler vi skal have? Skal vi give mulighed for at udnytte bilerne på en endnu større del af vores vejnet? Hvordan undgår vi konflikten mellem overordnede interesser fra vognmænd, staten og den kommunale udfordring med vejslid og anden infrastruktur?”**