



VÆGT- OG DIMENSIONSKOMMISSION

Ved Henriette Kjær og Lasse Kristoffersen, ITD

HVAD ER VÆGT OG DIMENSION?

Vægt (køretøj/vogntog):

- Totalvægt (nyttelast)

Dimension (køretøj/vogntog):

- Længde
- Højde
- Bredde





Transport- og logistikbranchen har siden 1990 formået at holde et stabilt CO2-udledningsniveau på trods af stigende transportbehov. Det skyldes i høj grad, at branchen er blevet mere effektiv over årene!

Arbejdet mod stadig grønnere transporters fortsætter ud i virksomhederne, men de har behov for politisk støtte for at udnytte det eksisterende produktionsapparat bedst muligt til gavn for klimaet.

Omstillingen mod grønne alternativer til traditionel diesel er meget dyr, hvorimod effektiviseringer af transporterne ofte har minimal indvirkning på de statslige finanser.

Transport- og logistikbranchen er omstillingsvillig og indarbejder hurtigt nye effektiviseringsmulighederne. Det betyder, at branchen kan levere reelle reduktioner inden for en ganske kort periode.

Vægt- og dimensionsforbedringer vil bidrage til at løse klimaudfordringerne på en måde, der samtidig understøtter dansk konkurrenceevne, eksport, job, velfærd og velstand (kommissorium for klimapartnerskaberne).

Vægt- og dimensionsændringer skal naturligvis altid foregå under behørig hensyntagen til trafiksikkerheden og infrastrukturen.



Vægt- og dimensionskommissionen bør optimalt bestå af repræsentanterne fra myndighederne, transport- og logistikbranchen, producenterne samt forskere.

ITD forestiller sig, at kommissionen allerede inden for et år efter nedsættelsen skal være klar med en samlet anbefalingsliste for at opnå det største effektiviseringspotentiale frem mod 2030.

De endelige anbefalinger skal afreporteres direkte til transportministeren.

ITD har identificeret tre effektiviseringsspor, som kommissionen med fordel kan arbejde ud fra (uhensigtsmæssig lov, landetjek og tværnational indsats).

SPOR I: UHENSIGTSMÆSSIG LOVGIVNING (EKSEMPEL)

Den nuværende lovgivning tillader, at motordrevne køretøjer med 3 aksler må veje op mod 1.000 kg mere, hvis det er en alternativ drivlinje (alternativer til diesel).

3 akslede forvogn

Tilladt totalvægt: 26.000 kg

Kasseopbygning nyttelast: 14.000 kg

Med alternativ drivlinje: **14.000 kg**

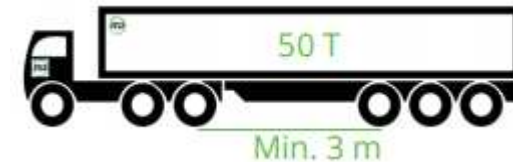


6 akslede vogntog / "trækker-trailer"

Tilladt totalvægt: 50.000 kg

Presenningstrailer nyttelast: op mod 35.000 kg

Med alternativ drivlinje: **34.000 kg**



Det er også vigtigt at dimensionen på en trækker forøges, eksempelvis i forbindelse med LNG (flydende gas). Det vil kræve en forlængelse af den nuværende tilladte koblingslængde og vogntogslængde på op til 1,0 meter for at få plads til tankene.

**Vi har i dette eksempel forudsat, at den alternative drivline er 1.000 kg tungere end den almindelige diesel drivline.*

SPOR II: LANDETJEK (EKSEMPEL)

I Sverige har man længe udført forsøg med det såkaldte dobbelt-trailer-koncept, der kraftigt forøger effektiviteten af transporterne til gavn for klimaet.

Klimapartnerskabet for Landtransport vurderer, at dobbelt-trailer-konceptet vil kunne give en samlet CO₂-fortrængning på 110.000 tons om året, hvis konceptet indføres i Danmark.



Vehicles (and drivers)	6	4	3
Vehicle length	16.5 m	25.25 m	32 m
Load per vehicle	100 m ³	150 m ³	200 m ³
Fuel consumption	3.5 ml/m ³ km	3 ml/m ³ km	2.5 ml/m ³ km
CO ₂ emissions	100%	85% = -15%	73% = -27%
Road use	499 m	368 m	296 m

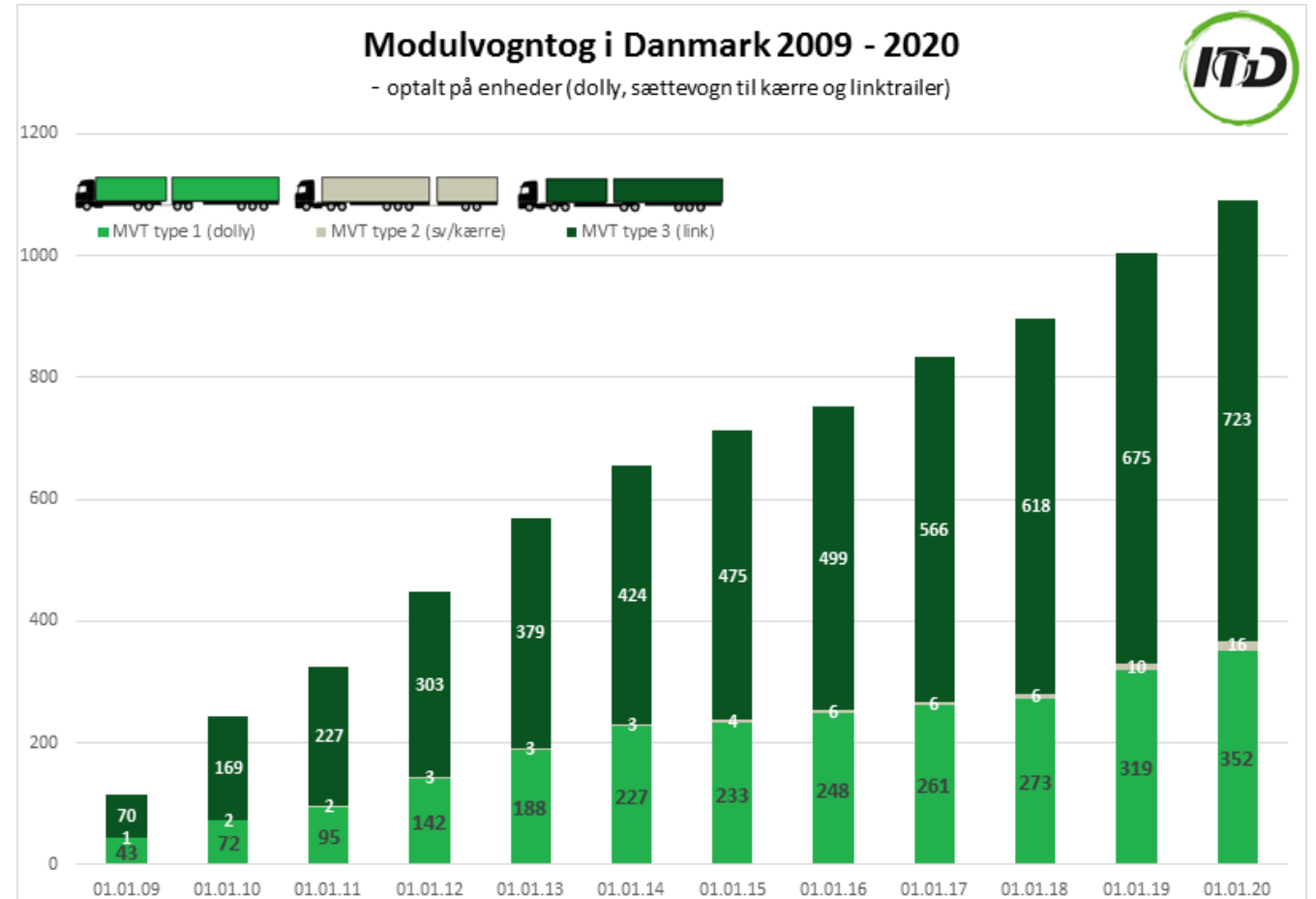
Source: Cider L, Larsson L, HCT DUO₂-project Gothenburg-Malmö in Sweden, 2019

SPOR III: TVÆRNATIONAL INDSATS (EKSEMPEL)

Særligt de nordiske lande har høstet gode resultater med modulvogntog.

Det er i dag kun muligt at udføre transporter med modulvogntog ved at indgå bilaterale aftaler (Danmark har hverken en aftale med Sverige eller Tyskland)

Det er bydende nødvendigt, at modulvogntog bliver tilladt på tværs af de europæiske medlemslande, og derved reducere udledningen fra branchen i hele EU.





TAK FOR JERES OPMÆRKSOMHED

Henriette Kjær
Mail: hk@itd.dk
Tlf.: 2032 2189

Lasse Kristoffersen
Mail: lk@itd.dk
Tlf.: 4161 0036