

[Dræbte]

den nuværende, inden en eventuel ændring af grænsen gennemføres?»

### Begrundelse

Det har forlydt, at ministeren har planer om at forøge den nuværende totalvægtsbegrænsning for lastbiler. Dette må antages at føre til en forøgelse af den tunge lastbiltrafik (en forøgelse af det antal akselpar med maksimalt akseltryk, der kører på vejene). Da der er en tæt sammenhæng mellem vejenes vedligeholdelsesudgifter og den tunge trafik, ønskes svar på, om der foruden ændringer vil blive foretaget konsekvensberegninger.

Besvarelse (16/5 83):

**Ministeren for offentlige arbejder (Arne Melchior):**

Som svar på spørgsmålet vedlægges 2 notater i 60 eksemplarer, som jeg samtidig hermed har tilsendt folketingets udvalg om offentlige arbejder.

*Bilag 1*

### NOTAT

#### *vedrørende totalvægt og akseltryk for lastbiler*

1. På grundlag af en henvendelse fra Erhvervenes Trafikudvalg (repræsenterende Landbrugsrådet og Industrirådet) har ministeriet planer om inden for rammerne af den gældende akseltrykgrænse på 10 tons (som altså *ikke* skal forhøjes) at forhøje totalvægtsgrænsen fra 44 tons til 48 tons.

2. I forbindelse med disse planer er der foretaget en vurdering af følgende forhold:

- indvirkningerne på vejsliddet
- indvirkningerne på energiforbruget
- indvirkningerne på beskæftigelsen.

#### 3. *Ad indvirkningerne på vejsliddet*

Det er akseltrykket, der er afgørende for vejsliddet.

Med en bibeholdelse af den gældende akseltrykgrænse på 10 tons forudsætter udnyttelsen af totalvægtsgrænsen på 48 tons, at vogntoget er forsynet med 6 aksler, jfr. nedenstående figur:

•	••	•	••
7,5	88	8	88

Der findes i den eksisterende vognpark ca. 500 6-akslede vogntog, der umiddelbart ved en omregistrering – samt en eventuel mindre teknisk ændring – vil kunne drage nytte af forhøjelsen.

For disse vogntogs vedkommende vil det gennemsnitlige akseltryk ved en forhøjelse af totalvægten fra 44 tons til 48 tons stige fra 7,25 tons til 7,9 tons og for så vidt medføre et øget vejslid, men da forhøjelsen af totalvægtsgrænsen vil medføre øget lasteevne for de enkelte vogntog, vil antallet af transporter med disse køretøjer, forudsat at godsmængden er uændret, falde, og derfor kan der ikke påregnes et øget vejslid for disse vogntogs vedkommende.

En del af de 5-akslede vogntog, jfr. nedenstående figur:

•	••	•	•
7,5	88	10	10

som findes i den eksisterende vognpark, vil efterhånden få den meget vejuventlige 2-akslede anhænger med 10 tons på hver aksel udskiftet med en 3-akslet anhænger med 8 tons på hver aksel som led i de tungeste vogntogs tilpasning til 48 tons totalvægt.

Lastvognsejeren vil være tilskyndet hertil, fordi han samtidig med at få en øget lasteevne på 3–4 tons vil komme ned i en billigere vægt- og udligningsafgiftsskala.

Ved en sådan udskiftning vil der efterhånden ske et betydeligt fald i vejsliddet.

Alt i alt må konklusionerne, hvad vejslid angår, derfor blive, at vejsliddet bliver mindre med en totalvægtsgrænse på 48 tons end med en totalvægtsgrænse på 44 tons.

4. Hvad energiforbruget angår, foreligger der undersøgelser foretaget bl.a. i begyndelsen af 1970'erne i forbindelse med overgangen til de nugældende regler for akseltryk og totalvægt samt i EF, der viser, at dette totalt set bliver mindre ved 48 tons på grund af forøgelsen af nyttelasteevnen. Det skyldes, at et vogntogs energiforbrug ikke vokser proportionalt med vogntogets totalvægt.

#### 5. *Ad indvirkningen på beskæftigelsen*

Ministeriet har i et særligt notat, der vedlægges, udarbejdet et skøn over beskæftigelseseffekten. Der indgår naturligvis mange usikkerhedsmomenter i dette skøn, der resulterer i, at den øjeblikkelige effekt vil være meget minimal (højest ca. 60 mand).