

[Ministeren for offentlige arbejder]

Efter oplysninger fra Specialarbejderforbundet i Danmark er der beskæftiget ca. 25.000 chauffører i godstransportsektoren.

6. DSB er imod en forhøjelse, idet DSB påberåber sig, at banerne vil blive stillet konkurrencemæssigt svagere over for vejtransportsektoren ved en forøgelse af totalvægten.

Hertil er at sige:

Hvorfor skal lastbiltrafikken påføres begrænsninger (44 tons kontra 48 tons), når disse ikke er nødvendige af hensyn til vejnetets bæreevne eller for at holde udgifterne til vejvedligeholdelse nede? Det bemærkes, at DSB også på deres tog kan medtage den mængde gods, som baneinfrastruktur og bane materiel teknisk kan bære.

7. Til spørgsmålet om, hvorvidt den planlagte ændring af totalvægtsgrænsen vil blive drøftet med de kommunale organisationer, bemærkes, at der ikke findes at være grundlag for at optage sådanne drøftelser, idet vejudgifterne som nævnt ovenfor under punkt 3 ikke vil stige – tværtimod vil de på længere sigt falde.

Bilag 2

NOTAT

vedrørende de beskæftigelsesmæssige konsekvenser af en totalvægt på 48 tons

1. Der er foretaget nedenstående beregninger vedrørende de beskæftigelsesmæssige konsekvenser ved en forhøjelse af totalvægtsgrænsen fra 44 tons til 48 tons, hvortil følgende bemærkninger skal knyttes:

- a. En totalvægtsforhøjelse vil kun kunne komme lastbilejere til gode, der transporterer masse gods (cement, olie, grovvarer o.lign.).
- b. Det er beskrevet, hvor mange henholdsvis 6-akslede og 5-akslede vogntog der findes i dag, og som kan drage nytte af en totalvægtsforhøjelse.
- c. Det er forudsat i beregningerne, at transportmængden holder sig konstant.
- d. De tal, man er nået frem til, gælder både for den egentlige vognmandskørsel og for firmakørsel.
- e. Den beskæftigelsesmæssige konsekvens er her beskrevet som den maksimale. Bl.a.

må det tages i betragtning, at der er mange små vognmandsvirksomheder med ét enkelt eller ganske få køretøjer, og disse småvirksomheder vil næppe afhænde køretøjet, fordi de gennem forhøjelsen af totalvægtsgrænsen får forøget lasteevne.

2. Den eksisterende 6-akslede vognpark:

I denne gruppe er der tale om 3 typer vogntog, der vil kunne udnytte en totalvægt på 48 tons:

- a) 4-akslede lastvogne koblet sammen med 2-akslede kærre (det vil sige anhængere, hvor ladet kan vippe).

Der findes ca. 400 4-akslede lastvogne.

Af disse anvendes højst 50 med 2-akslet kærre. Et sådant vogntog har i dag en totalvægt på 44 tons og vil øjeblikkelig kunne nå ca. 47 tons. Lasteevnen forøges derved fra ca. 30 tons til ca. 33 tons, altså med 3 tons svarende til ca. 10 pct. Det vil sige, at nedgangen i vognparken bliver 10 pct. af de eksisterende 50 vogntog, altså en nedgang på 5 vogntog.

- b) 3-akslede lastvogne koblet sammen med en 3-akslet påhængsvogn.

Der findes 1.207 3-akslede påhængsvogne med en totalvægt over 20 tons. De fleste har 22 tons totalvægt, men langt den overvejende del vil *ikke* have glæde af en totalvægt på 48 tons, idet de primært bruges sammen med 2-akslede lastvogne på 16 tons i international transport. Omkring 200 anvendes sammen med 3-akslede lastvogne på 22 tons totalvægt eller mere. Disse vogntog har i dag en totalvægt på 44 tons og vil kunne opnå en totalvægt på 47,5 tons – altså en forøgelse af lasteevnen på ca. 12 pct. Det vil sige, at nedgangen i vognparken bliver 12 pct. af de 200 vogntog, altså en nedgang på ca. 22 vogntog.

- c) 3-akslede motorvogne koblet sammen med en 3-akslet sættevogn.

Der findes 3.325 3-akslede sættevogne med et akseltryk over 20 tons.

De fleste anvendes sammen med 2-akslede forvogne på 16 tons totalvægt og vil *ikke* kunne drage fordel af en totalvægt på 48 tons, idet den 2-akslede forvogn ikke yderligere kan belastes.

En beskedent del – nemlig ca. 300 – anvendes sammen med 3-akslede forvogne i kombinationer på 44 tons totalvægt. Disse