

Bælte-køretøjer er måske snart lovlige i Danmark

Trafikstyrelsen har netop genåbnet for ansøgninger til dispensation på de danske landeveje - der skal nu søges på enkeltniveau, og dispensation bliver måske afløst af ny lov til foråret.

27.05.15 | 14:02 | Morten Damsgaard



Der er kommet skred i sagerne efter Transportministeren Magnus Heunicke (S) har prioriteret at genåbnet for dispensationer til b

Del artiklen:

Efter transportministeren i sidste uge besøgte Bregentved Landbrug, er der sket noget i Trafikstyrelsen. Transportministeren fik en gennemgang i de store problemer i dansk landbrug, hvor bæltekøretøjer ikke må køre på lovlig vis på de danske landeveje, da forældede regler ikke har fulgt med den store udvikling, som landbrugsmaskinerne har været igennem.

Tilbage i 2012 stoppede Trafikstyrelsen med at behandle de ansøgninger til dispensation for kørsel med bæltekøretøjer med den begrundelse, at der skulle laves en lovændring i stedet.

Der skete dog intet i tre år, indtil transportministeren fik prioriteret opgaven højt, og det har gjort, at Trafikstyrelsen netop har genåbnet for behandlingen af dispensationer for bæltekøretøjer på de danske landeveje.

Behandles på enkeltniveau

I modsætningen til tidligere så skal samtlige maskinstationer og landbrug, som har en bæltmaskine, ansøge for den enkelte maskine, og angive på hvilke vejstrækninger, hvilke årstider og i hvilket tidsrum bæltmaskinerne vil bevæge sig på landevejene.

- Det betyder, at hver enkelt bedrift skal sørge for at angive, hvilke veje der køres på i eksempelvis høsten med bedriftens bæltmejetærsker, forklarer Per Hedetoft, Dansk Maskinhandlerforening, som er en del af landbrugets Færdselsgruppe.

Per Hedetoft har været med til at få dispensationer igennem frem til 2012 for bæltekøretøjer, og fortæller, at proceduren nu er ændret en smule:

- Der skal søges for alle bæltekøretøjer i et skema fra Trafikstyrelsen, som kan findes på landtrafik.dk. Skemaet sendes til Trafikstyrelsen, som derefter behandler sagerne.

Nogle maskiner falder igennem

- Bæltemaskinerne skal overholde krav om otte ton på den første bæltemeter, dernæst syv og dernæst seks ton, fortæller Mogens Kjeldal fra DM&E, som også er medlem af Færdselsgruppen. Desuden må maskinen ikke overskride en totalvægt på 32 ton og 6,4 ton vægt fra forreste bærerulle til center af bagerste hjul på hvert bælte.
- Hvis der eksempelvis er fem meter fra bælteundervogn til bagerst hjul på mejetærskeren, så giver det: 6,4 ton x 5 meter = 32 ton totalvægt.
- Her er der desværre stadig bæltemaskiner, som falder udenfor, da det ifølge disse beregninger er en fordel med en lang bælteundervogn, fortæller Mogens Kjeldal, som dog gør opmærksom på, at en del bæltekøretøjer reddes, og forhåbentligt kan se frem til en høst, hvor de må køre lovligt på de danske landeveje.

Hvordan ser en aksel ud?

Henrik Wraner, bilinspektør hos Trafikstyrelsen fortæller, at grunden til behandling af sagerne på enkeltniveau skal give et overblik:

- Når Trafikstyrelsen modtager ansøgning fra den enkelte landmand med oplysninger om hvor, hvornår, hvor meget og med hvilken maskine vil den pågældende kommune blive adspurgt. Således skal den enkelte landmand ikke også søge kommunen om tilladelse. Oplysningerne fra landmændene skal endvidere anvendes i arbejdsgruppen under Vejdirektoratet der analyserer landbrugskøretøjernes belastning af vejnettet.

Det kan dog virke underligt, at selvom nogle bæltekøretøjer trykker en tredjedel af en lastbil, så kan de ikke få lov til at køre på de danske landeveje.

- Lige nu koncentrerer vi os ikke om trædefladetryk, gennemsnitstryk og lignende, men afventer konklusion fra arbejdsgruppen

Men er en bæltraktor med to bælte forrest og to bælte bagerst kun en "to-akslet-maskine", som den vil være, hvis den var udstyret med en dækmontering?

Mogens Kjeldal ser frem til de nye undersøgelser:

- Det lyder umiddelbart lovende, da de fleste bælteundervogne har mindst fire ?aksler? og en traktor med fire bælte får dermed pludselig otte aksler. Men det er præcis dét arbejde, som nu er sat i gang, hvor færdselsgruppen deltager i en arbejdsgruppe sammen med blandt andet Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og Cowi med flere. Der skal foretages både undersøgelser og beregninger som fører frem til svaret på, hvor meget et bæltekøretøj må belastes med for ikke at belaste vejene mere end sammenlignelig eller alternativ transport på blokvogne.

- Foranalysen som arbejdsgruppen skal udarbejde om landbrugskøretøjers belastning af vejnettet forventer jeg vil danne grundlag for en egentlig analyse af problematikken, og når der foreligger en konklusion herfra kan vi udtale os om, hvornår der kan laves en ændring af reglerne, og om alle bæltekøretøjer kan få lov at køre på de danske landeveje, fortæller Henrik Wraner, som påpeger, at de naturligvis vil støtte det danske landbrug, og ikke er ude på at genere de mange landmænd med bæltekøretøjer, men at der skal tages hensyn til veje og broer især når der er usikkerhed om disse kan klare belastningen ved øget brug af tunge landbrugskøretøjer.

- Men indtil videre, er vi nød til at holde os til de beregninger, som er kommet fra Vejdirektoratet, som tager forbehold for gamle slidte veje, broer og andre forhold på de danske landeveje.