

Transporthastigheden afgøres af vejenes beskaffenhed

Tyske undersøgelser viser, at topfarten ikke alene er afgørende for den gennemsnitlige transporthastighed, men at vejens størrelse og beskaffenhed var af afgørende betydning for den realiserede gennemsnitshastighed.



Den Europæiske Union ved Den Europæiske Fond for Udvikling af Landdistrikter og Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri har deltaget i finansieringen af projektet.

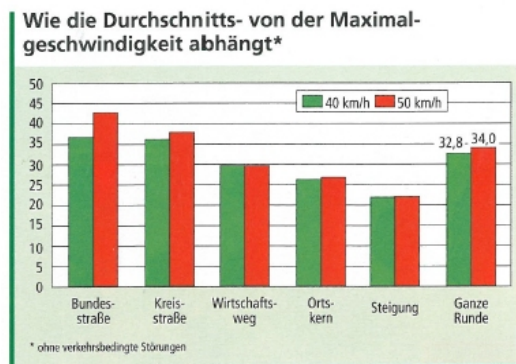
Promilleafgiftsfonden for landbrug

En tysk undersøgelse sætter fokus på, hvor meget tophastighed på vogntoget betyder for den opnåede gennemsnitshastighed på en given transportrute. Resultatet af undersøgelsen var, at vejens størrelse og beskaffenhed var af afgørende betydning for den realiserede gennemsnitshastighed; traktorens topfart var af mindre betydning.

I Tyskland er reglerne omkring topfart på traktorer forskellig fra dansk lovgivning, idet traktorer lovligt godkendes til hurtig kørsel. Det kræver, at traktorerne er godkendt og forsikret til netop dette formål.

Undersøgelse er gennemført ved at lade to traktortyper gennemkøre en 48,6 km lang rute, og måle den opnåede gennemsnitshastighed på rutens forskellige dele via GPS. De i alt syv forskellige traktorer havde ca. 110 til 140 hestekræfter (PF) og trak en toakset vogn med en last på 19 ton korn.

Ruten blev opdelt i fem dele efter karakteristika (hovedlandeveje, landeveje, mindre veje, landsbyer og stigninger). Resultatet ses i figur 1.



Unsere Messwerte sind Mittelwerte von insgesamt sieben verschiedenen Schlepperfabrikaten. Vier fuhren 40 km/h, drei waren mit 50 km/h unterwegs. Grafik: M. Höner

Figur 1. Gennemsnitshastighed for syv traktorer på en 48,6 km lang rute, opdelt i to grupper efter topfart (hhv. 40 og 50 km i timen) og illustreret for hele ruten samt ruten opdelt efter 5 karakteristika. Kilde: TOPAgrar 5/2011.

Traktorerne med topfart på 50 km i timen gennemkørte den samlede rute med en gennemsnitlig hastighed på 34 km i timen. For traktorerne med topfart på 40 km i timen var gennemsnitshastigheden 32,8 km i timen – altså blot 1,2 km i timen i forskel på den gennemsnitlige transporthastighed.

Figur 1 viser tydeligt, at på de "hurtige" veje - altså gode, brede landeveje giver høj topfart reelt en højere gennemsnitshastighed. Men på de mindre veje er der stort set intet hentet ved at traktoren har en højere tophastighed – den bliver stort set ikke udnyttet pga. vejenes beskaffenhed.

Konklusionen kan nok i et vist omfang fortolkes til også at omfatte danske forhold og sammenligningen med lastvogn. Hvis vejene er brede og egnede til hurtig trafik, kan der spares tid ved kørsel med lastvogn i forhold til traktor. Hvis vejene er smalle og uegnede til hurtigere trafik, og der samtidig er besværlige læsse- og aflæsseforhold, er der ikke nødvendigvis en tidsmæssig besparelse at hente, som står mål med forskellen i topfart på traktor og lastvogn.

Undersøgelsen understreger, at den højere topfart koster ekstra brændstof. På samme rute og med samme varemængde steg forbruget med mellem 5 og 15 % brændstof, når traktorerne med en topfart på 50 km i timen blev anvendt i stedet for traktorerne med 40 km i timen som topfart. Dækslid og andet vedligehold vurderes også at være højere pr. kørt km, når der køres med højere tophastighed.

Hele artiklen om undersøgelse af transporthastighed og transportveje kan læses i TopAgrar 5/2011 side 110 – 111.