



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
Postboks 8142 Dep  
0033 Oslo

Deres ref: 19/150642-1

Vår ref: DN

Oslo, 31.08.2019

### **Vogntog med 24 meters lengde på modulvogntogveger og økt lengde ved transport med påhengstruck.**

Det vises til brev datert 18.06.2019 vedrørende høring om adgang til å benytte vogntog med totallengde på 24,00 meter på modulvogntogvegnettet, og adgang til å ha større vogntoglengde ved transport med påhengstruck. NLF jobber kontinuerlig med effektivisering av transport med tanke på god utnyttelse av eksisterende transportmateriell, energieffektivisering og dermed reduksjoner av miljøbelastning fra transporten. NLF påpekte ovenfor Samferdselsdepartementet i september 2017 at løsningen med modulvogntog som har variabel trekkstang på dolly, og korte semitrailere, ikke ville være en fornuftig løsning da dette ville medføre store kostnader for materiell med liten effektiviseringsgevinst. NLF foreslo derfor at det kunne benyttes vogntog med lange slepehengere og variabel trekkstanglengde for å kunne veksle et vogntog mellom normalvogntog og modulvogntog.

NLF har følgende kommentarer til de foreslåtte endringene:

#### **24-meters vogntog på modulvogntogveier:**

Forslaget om å tillate vogntog mellom 19,5 meter og 24,00 meter kun på modulvogntogveinettet kan være et positivt tiltak for mer effektiv transport, men NLF frykter effekten av tiltaket vil være liten da det er et begrenset veinett som kan benyttes av modulvogntog. NLF er klar over de begrensninger som ligger i EØS-avtalen og direktiv 96/53/EF, men vi har likevel unntak fra direktivet ved at det i Norge tillates 17,5 m for trekkvogn/semi og 19,5 m for vogntog. I artikkel 4. nr. 4 i direktiv 96/53/EF refereres det til at det kan gjøres unntak innenlands med «kjøretøyer eller vogntog for godstransport som benytter visse former for innenlands transport som ikke i betydelig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren». Dette er konkretisert i bokstav a og b. Transportører fra andre medlemsstater er bundet til det samme når de kjører til, i og fra Norge og skal konkurrere på like vilkår. I høringen påpekes det at Vegdirektoratet på dette grunnlag kun kan gi tillatelse til 24-meter på modulvogntogveinettet.

I forhold til Danmark vil Norge nå kunne oppnå like konkurransevilkår på linje med modulvogntog type 4 som er likt med 24-meter. Sverige og Finland, med sine særskilte unntak, har ikke satt noen begrensninger på hvor et 24-meters vogntog kan kjøre, annet enn de begrensninger som ligger i sporingskravene. Sverige og Finland vil derfor ha konkurransefordeler i forhold til Norge og Danmark.

Til orientering er andelen godstransport ut av Norge med norske vogntog nå på ca. 6%, mens 25% av tømmertransporten i Norge blir eksportert med norske vogntog. Dette tilsier at konkurransen er minst like stor for godstransport som for tømmertransport.

NLF kjenner som nevnt begrensningene, men mener at 24-meters vogntog skal kunne benytte tømmerbilenes vegnett. Dette da de tekniske kravene til 24-meters vogntog foreslås å være de samme som for tømmervogntogene når det gjelder sporingskrav, lengder, lastelengder, bredder og høyde med/uten ESC. Videre at det kreves minst 7 aksler i vogntoget.

De praktiske begrensningene som fremkommer under høringens punkt 2.4 medfører ikke riktighet. Her oppgis at det er store forskjeller i sporing mellom tømmervogntog og modulvogntog. Sammenlikner man tømmervogntog og modulvogntog type 1 er det kun marginale forskjeller. Vi viser til dokumentasjon oversendt Vegdirektoratets arbeidsgruppe for økte vekter og dimensjoner. Videre hevdes det at svenske 24-metere sporer dårligere enn svenske tømmervogntog. NLF er blitt informert av Sveriges Åkeriföretag, på bakgrunn av informasjon fra svenske Vägverkets «Lasta lagligt»-informasjonssider, om at disse sporer tilnærmet likt. At tømmervogntog har like god fremkommelighet som semitrailere tilsier også at det vil bli det samme for 24-meters vogntog.

Ser man på sporingsegenskapene er det marginal forskjell på et 24 meters vogntog og et tømmervogntog. Hengerfeste plassering og lengder på trekkstang vil være tilnærmet like for å oppnå god sporing. Høringsforslaget om å ha sporingskrav for 24-metere likt som for tømmer, altså 360 grader innenfor to konsentriske sirkler på 12,5 og 2,0 meter, vil enkelt kunne oppfylles.

NLF støtter forslaget til endringene § 5-5 nr. 3. For normalvogntog med 19,5 meter total lengde vil forslaget være fordelaktig da man kan veksle mellom 50 tonn, og inntil 60 tonn og 19 meter mellom første og siste aksel i vogntoget. Dette fordrer kun at hengeren har forskyvbar trekkstang og er en lav investering for bileieren.

NLF støtter forslaget om å tillate tilhengere med total lengde på 12 meter, men dette må være eksklusiv lengden på tilhengerens trekkstang. Dersom trekkstangen inkluderes i lengden, vil hengerne maksimalt kunne ha 9-10 meter lastelengde.

NLF støtter forslaget om at det tillates utstikkende gods bak på inntil 2,5 meter.

NLF støtter forslaget om å beholde tillatt bredde på 2,55 meter, og 2,60 for transport av temperaturregulert gods.

NLF støtter forslaget om at høyder skal følge de samme regler som finnes for tømmervogntog i § 5-5 nr. 1. I praksis er de aller fleste av dagens hengere utstyrt med elektronisk stabilitetskontroll, ESC.

NLF støtter forslaget om at 24-meters vogntog med inntil 60 tonn skal ha 7 aksler hvor slepevoggen skal ha 2 styrende aksler. For 6-akslet 24-meters vogntog støttes forslaget om inntil 54 tonns totalvekt, men her med kun enkel styrende aksel foran på slepehengeren.

#### *Andre forhold:*

NLF har tidligere tatt opp at det er et generelt behov for å få godkjent adkomstveier til modulvogntogvegnettet til og fra bedrifter, og at det er behov for alternative ruter for modulvogntog når modulvogntogvegnettet stenges, enten planlagt eller som følge av uforutsette hendelser.

Dersom det ikke åpnes for at 24 meters vogntog kan kjøre på det samme vegnettet som tømmervogntogene, men kun anvende modulvogntogvegnettet, vil behovene for tilførselsveier og omkjøringsveier øke ytterligere. Det må i raskere tempo kartlegges og analyseres hvilke veier som kan åpnes for modulvogntog til næringslivsbedrifter, samt at analyser også omfatter nødvendige tiltak og kostnader for iverksetting. Dette gjelder riksveg, fylkesveg og kommunale veier. Ved planlagte

stengninger må det foreligge en alternativ kjørerute for modulvogntog. Om dette ikke er mulig må det i planleggingen legges til rette for lysreguleringer, kolonnekjøring og god informasjon i forkant slik at det kan planlegges alternativer

Vegdirektoratet har for modulvogntog valgt å simulere fremkommelighet med Type 2 modulvogntog (worst case-prinsippet). Dette mener NLF blir feil da man har klassifisert vurderingene for type 1 og 2 i samme kategori, og satt opp enkeltunntak for type 3 (Link). NLF foreslår at dette må endres til at Type 1 kategoriseres for seg sammen med 24-meteren, mens type 2 og 3 vil ha en egen kategori. Grunnen til dette er at type 1 modulvogntog benyttes i 70-80 % av norske transportører, og vil medføre flere muligheter for åpning av modulvogntogveger. Dette også da 24-meteren vil ha tilnærmet samme sporingsegenskaper som tømmervogntog, og MVT Type 1. På denne måten vil man kunne åpne opp et større antall veier med bedre transporteffektivitet, økonomi og miljø.

#### **Påhengstruck:**

NLF støtter forslaget om at det tillates påhengstruck i lengde utover tillatt lengde for kjøretøyet/vogntoget. Dette må gjelde for vogntog med tillatt lengde på 19,5 meter, og også trekkvogn med semitrailer på 17,5 meter. Dette vil medføre stor hjelp for transportoppdrag der sjåfør ikke har tilgang på laste/losseutstyr. NLF ønsker å endre definisjonen til «laste/losseutstyr» da det her finnes kraner og andre varianter som kan omfattes av et slikt forslag.

Eksempelvis må bakmontert kran tillates etter samme regler som for påhengstruck. Dette da en kran også er laste/losseutstyr og har tilnærmet samme dimensjoner som en påhengstruck. Gis det kun tillatelse til påhengstruck vil det medføre en forskjellsbehandling som NLF er imot.

For bil med tilhenger må det være valgfritt om bakmontert laste-/losseutstyr sitter på bilen eller hengeren, forutsatt at tilhørende lysutstyr og underkjøringshinder er forskiftsmessig montert.

Når det gjelder de kortere vogntoglengdene på hhv. 12,4 og 15,0 meter mener NLF at det kan tillates bakmontert laste-/losseutstyr forutsatt at utsveipet bak på kjøretøyet ikke er større enn for bilen uten bakmontert laste-/losseutstyr.

Vegdirektoratet foreslår maksimal lengde på bakmontert påhengstruck på 1,5 meter. NLF er usikker på dimensjonene på disse truckene. Vi foreslår derfor at andre lengder tillates dersom utsveipet ved sving ikke overstiger slik det vil gjøre for en truck på 1,5 meter.

NLF støtter Vegdirektoratet i at bakmontert losseutstyr for modulvogntog og 24-meter inngår i total lengden.

Brevet sendes kun elektronisk.

Vennlig hilsen

**Norges Lastebileier-Forbund**



Geir A. Mo

Adm. Direktør



Dag Nordvik

Fagsjef teknisk