



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Vegdirektoratet
firmapost@vegvesen.no

Forbundskontoret
St. Olavs gate 25
P.b. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 22 03 32 00
Faks 22 20 56 15
Bankkonto 6005.06.16234
Org.nr. 955430336 MVA
www.lastebil.no

Deres ref: 2010/008302-608

Vår ref: GAM/red

Oslo, 12.02.2015

Hørings svar modulvogntog vegnett og sporingskrav

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) viser til Vegdirektoratets (VD) brev datert 16.12.2014, som foreslår endring i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nr.2 bokstav d nr. 4 (spøringskrav for modulvogntog), samt endring av praksis for fastsettelse av nye strekninger for modulvogntog (MVT).

Kort fortalt

NLF krever et størst mulig vegnett åpnet for MVT, men innser at mange av vegene våre ikke er bygget for dagens vogntog. Vi ønsker samtidig at reglene (veglistene) skal være enklest mulig å forholde seg til. Dette gir oss en rekke utfordringer som er lite kjent utenfor Norge.

For å sikre god fremkommelighet foreslår vi et nytt krav om at MVT skal ha trekkvogn med minst 3 aksler og akselløft eller tandemboggi.

Vi ønsker at sporingskravet settes tilbake til tidligere 12,5/2 meter, tilsvarende som for tømmervogntogene. Dette vil gjøre regelverket enklere og i harmoni med våre naboland. MVT kombinasjoner som ikke tilfredsstiller dette sporingskravet (type C), må likevel kunne kjøres på et hovedvegnett.

De objektive kriterier for utvelgelse av vegnett mener vi er riktige, men vi ønsker å kommentere enkelte av disse nærmere.

Sporingskrav

Et forhold som ikke drøftes i høringen er å stille krav til dokumentasjon av sporingskrav. Det er til dels betydelig forskjell på sporingsegenskapene til MVT type A, B og C. Type A sporer best og type C (link-kombinasjonen) sporer dårligst. I utgangspunktet ønsker vi et mest mulig enhetlig vegnett som flest mulig kan trafikkere.

Det er ugunstig å dele opp vegnettet og trafikksikkerhetsmessig er det ønskelig at alle MVT kombinasjonene sporer tilnærmet likt fremfor en oppdeling av vegnettet.

Vi mener også at MVT type C har en del fordeler som taler imot et forbud for disse. Hvis man setter sporingskravet (tilbake) til 12,5/2 meter, vil MVT type C ikke klare dette kravet uten tvangsstyring, men vegnettet som åpnes vil kunne bli i nærheten av (eller likt som) tømmervogntognettet som vi har i dag.

I prinsippet vil dette si at link-kombinasjonen må ha tvangsstyring på sine aksler for kjøring i Norge. Dette vil kunne sikre at alle typer MVT (A, B, C) tar tilnærmet samme plass på vegen. Hvis man her velger det samme kravet til sporing som allerede eksisterer for tømmervogntog, vil arbeidet med å vurdere mange av veienes egnethet allerede være gjort.

De link-kombinasjonene som allerede eksisterer uten tvangsstyring, mener vi må tillates på det vegnettet som eksisterer i dag. For et utvidet vegnett må man derimot tilfredsstillende 12,5/2 meter kravet.

Sporingskravet 12,5/2 meter sier at man skal kjøre «en runde» (360°), noe vi mener er lite representativt for hvordan man normalt kjører vogntog. Vi foreslår at man harmoniserer dette med våre naboland og da i første rekke Sverige. I den svenske veglisten «Lasta lagligt» er kravet at man skal «vända», men det oppgis ikke hvor mange grader. I *European best practice guidelines for abnormal transport Annex 2*, brukes 120° for vogntog av tilsvarende lengde. Vi mener det bør være tilstrekkelig med 120° vending.

50 og/eller 60 tonns vegnett?

Vårt ønske om et størst mulig vegnett innebærer at vi må akseptere et vegnett hvor totalvekten er begrenset til 50 tonn i en periode frem til eventuelle svake bruer er utbedret. Vi har ikke kompetanse på beregning av bruer, men enkelte bruer som tidligere har blitt beregnet på nytt i forbindelse med tømmervegnettet, har etter det vi kjenner til, blitt oppskrevet til 60 tonn uten å bli forsterket. Vi stiller derfor spørsmål ved om det i det hele tatt er nødvendig å beregne disse på nytt når de er ansett sterke nok for våre 50 tonns vogntog.

Det er en vanlig oppfatning i våre naboland som har tatt i bruk MVT at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det er også en kjensgjerning at fordi akseltrykkene går ned på grunn av at totalvekten fordeles på flere aksler¹ og fordeler seg over en større lengde, blir belastningene til dels betydelig lavere pr. meter veg². Langtidsvirkningene i forhold til nedbrytning av vegnettet mener vi derfor er ikke eksisterende, heller tvert imot.

Stigningsforhold/vintervedlikehold

Vi mener at et krav om trekkvogn med minst 3 aksler ivaretar fremkommeligheten. Vi ønsker derfor ikke å si noe konkret om begrensninger knyttet til stigninger i %, men henviser til vårt overordnede ønske om et størst mulig vegnett.

Når det gjelder nedstigninger i tunneler vurderer vi det som ikke nødvendig å kreve retarder, idet de fleste MVT har flere aksler, og derved lavere akselbelastning³, som kan utføre bremsearbeidet.

Vi ønsker ikke en differensiering av vegnettet i forhold til stigning eller vintervedlikehold.

¹ Ca 800 kg lavere akseltrykk i gjennomsnitt på et MVT sammenlignet med et ordinært vogntog.

² Ca 700 kg mindre vekt pr. meter veg i gjennomsnitt på et MVT sammenlignet med et ordinært vogntog.

³ Sammenliknet med andre tilsvarende vogntog

Kurvatur/vegbredde

Hvis man velger å bruke et kjent (eksisterende) sporingskrav, er det enklere å forholde seg til gjeldende praksis. For eksempel hvis en strekning allerede trafikkeres av tømmervogntog, og det ikke er andre forhold til hinder for å vurdere strekningen. Se også avsnittet om sporingskrav.

Vi er enig i at vurdering av kurvatur må gjøres i sammenheng med eventuelle stigningsforhold og at kjørehastigheten har en innvirkning på sporingsegenskapene. I prinsippet gir høyere hastighet en smalere (mindre plasskrevende) sporing og vise versa.

Utforming av kryss/rundkjøringer/siktkrav og blindsoner

I utgangspunktet bør man unngå at MVT vegene inneholder punkter hvor det kan oppstå konflikt med myke trafikanter (syklister/gående).

Vi er uenig med høringens påstand om at MVT har mye større blindsoner enn ordinære vogntog. MVT type A har blindsoner tilnærmet som for ordinære vogntog (bil og slepvogn) på 19,5 m og type B og C har blindsoner tilnærmet som for ordinær trekkvogn/semitrailer. Forholdet forandrer seg noe hvis man skal rygge.

Vi mener derfor at det ikke er store forskjeller i praktisk bruk i trafikken, men mener det er svært viktig og se til våre nabolands utvelgelseskriterier (Sverige og spesielt Danmark) ved vurdering av eksisterende og bygging av nye kryss. Her er det all grunn til å høste av de erfaringene som er gjort.

I denne forbindelse er det naturlig å vurdere behovet for flere omlastingsplasser i tilknytning til et overordnet (hoved) vegnett, hvor det er mulig å dele opp modulvogntogene slik at man nettopp unngår å åpne opp veier hvor det kan oppstå konflikter mellom MVT og myke trafikanter. Prinsippene for MVT er jo nettopp at de skal kunne settes sammen av mindre moduler til et større vogntog på de vegene som er egnet og da må de også kunne deles opp i mindre moduler å kjøres på veger som er uegnet. En viktig forutsetning er derfor at det bygges tilstrekkelig antall omlastingsplasser.

Kartløsning

Dagens (manglende) kartløsninger er under enhver kritikk og har ikke fulgt utviklingen i samfunnet. Statens Kartverk tilbyr i dag kartgrunnlaget til fri bruk, og det er uakseptabelt at Statens vegvesen ennå ikke har klart å få på plass en digital kartløsning. Ikke bare MVT vil kunne nyte godt av dette, men praktisk talt alle trafikanter i Norge har behov for en digital kartløsning.

Omkjøringsstrekninger

På strekninger som kan bli stengt må det finnes alternative-/omkjøringsstrekninger med tilstrekkelig standard, bæreevne, osv. Det må også tilrettelegges for at MVT kan snu og gjøre vendereis, dersom omkjøringsstrekningen ikke er tilfredsstillende. Forøvrig er vi enig i det som fremkommer under punkt; 4.2 *Omkjøringsstrekninger*

Omkoblingsplasser

Betydelige deler av vegnettet i Norge vil ikke kunne åpnes for MVT. Dette gir oss et betydelig behov for offentlige og private omlastingsplasser. Disse må utformes med tanke på minst mulig konflikt med andre vegbrukere. Det er også et stort behov for godkjente døgnhvileplasser og svært mange av de eldre rasteplassene er ikke tilrettelagt for MVT. Vi mener dette bør sees på og prioriteres utbygd sammen med vegstrekninger som åpnes for MVT. Forøvrig er vi enig i det som fremkommer under punkt; *4.3 Behov for omlastingsplasser.*

Økonomiske konsekvenser

Hittil har myndighetene brukt lite ressurser på tilrettelegging for MVT, slik vi ser det. Det være seg praktisk tilrettelegging ute på veiene eller tilrettelegging i form av kartløsninger, harmonisering av regelverk med våre naboland, osv. De største investeringene har bileierne som har valgt å delta i prøveordningen tatt, i form av innkjøpt transportmateriell.

Vi mener «tilretteleggingen» for tømmertransporter på 60 tonn og 24 meter har lagt til rette også for MVT. Vi snakker da om beregning av bruer, vurdering av kurvatur, stigninger, osv. Vi henviser også til våre kommentarer under avsnittet; *50 og/eller 60 tonns vegnett?*

Innføring av et strengere sporingskrav vil gi oss et størst mulig vegnett som til en viss grad sammenfaller med tømmervegnettene.

Med vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo
Adm. direktør



Rune Damm
Teknisk rådgiver