



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer
firmapost@vegvesen.no

Deres ref: 20/45980-1

Vår ref: DN

Oslo, 15.05.2020

Høring om å tillate modulvogntog og 24-meters vogntog på tømmerbilveinettet – endring i bruksforskriften

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) er Norges største nærings- og arbeidsgiverorganisasjon for godstransport på vei. NLF representerer om lag 3.200 medlemsbedrifter med om lag 20.000 lastebiler og 23.000 ansatte. Medlemsbedriftene representerer en verdiskapning på om lag 30 mrd. kr., og har aktivitet innenfor alle deler av norsk godstransport på vei.

Generelt ser NLF dette tiltaket som meget positivt for transportnæringen da det vil kunne bidra sterkt til reduksjon av forurensing fra transport. I Klimakur 2030 er økte vekter og dimensjoner et viktig tiltak for å nå de definerte målene, også spesielt for å møte den kommende økningen i godstransport på vei (ref. NTP). Vi har sett positive resultater av innføringen av modulvogntog (MVT), større vogntogvekter- og lengder i Sverige og Finland, og større tømmervogntog. Energibruken for å forflytte en gitt godsmengde er blitt redusert, og dermed også utslipp av CO₂. Dette har også medført reduserte antall transporter, mindre miljøbelastning, bedret kostnadseffektivitet og samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Forslaget slik det foreligger, vil også kunne bidra til bedret konkurransekraft og styrket lønnsomhet for transportbedriftene, og vil ha meget stor betydning for norsk næringsliv i distriktene da de får transportert ut sine varer mer effektivt da tilgjengelig veinett øker betydelig.

NLF har i lengre tid arbeidet for å få åpnet tømmerbilveinettet for større vogntog og har i dette arbeidet sett på sporingsegenskapene til mange vogntogkombinasjoner sammenliknet med tømmervogntog. Faktum er at det ikke er store forskjeller, og med å innføre samme sporingskrav som tømmervogntogene, vil fremkommeligheten være ivaretatt. Vi registrerer at Vegdirektoratet (VD) skiller på modulvogntogtypene i forskriften, bl.a. ved å ekskludere type 3 på enkelt veistrekningslinjer. NLF mener at dette ikke er nødvendig da det innenfor de ulike typene MVT er variasjoner som ikke er kontrollerbare, samt at også MVT type 3 kan klare de nye sporingskravene ved å bruke styrbare aksler bak på begge semitrailere. NLF foreslår derfor at sporingskravet blir styrende, ikke typen MVT. Bileier må derfor kunne dokumentere sitt vogntogs sporingsegenskaper, spesielt de som kjører MVT type 3.

VD har i høringen en reservasjon om å benytte NA-rundskriv 2016/1 for å vurdere veiernes egnethet for å kunne åpne for MVT/24-meter (24m). Prosessene med å få åpnet veier involverer flere veieiere som kommuner, fylker og staten. Det har vært svært tid- og ressurskrevende både for næringslivet og myndigheter å få fjernet flaskehalsen på modulvogntogveinettet når dette gjøres ved bruk av nevnte rundskriv. Om dette fortsetter, er vi redd for at innføringen av ordningen vil ta veldig mange år. Det vil

være langt mer effektivt å åpne hele tømmerbilveinettet som foreslått, og deretter legge begrensninger på enkelte veistrekninger der det vurderes å være kritiske forhold knyttet til trafiksikkerhet og fremkommelighet. Slike kritiske veistrekninger er kjente i og med at det allerede kjøres 24-meters tømmervogntog der i dag. Hele, sammenhengende, veistrekninger er av stor betydning for fremføring av gods. Derfor må flaskehalsen på spesielt stamveiene og inn til terminaler/industri elimineres raskt. Det vil være viktig at veieiere, sammen med transportbransjen og næringslivet, vurderer det som er kritisk og iverksetter tiltak for utbedring. NLF forutsetter at dagens veinett for tømmertransport ikke begrenses som følge av endringen i bruksforskriften.

Trafiksikkerhet er et av NLFs strategiske mål. NLF mener en reduksjon av antall vogntog på veiene vil ha en positiv effekt trafiksikkerhetsmessig, og at lengre vogntog ikke påvirker trafiksikkerheten enten det passerer et ordinært vogntog, tømmervogntog eller et modulvogntog. Færre antall vogntog på veien vil også ha betydning for rekrutteringen til vår bransje som har et stort behov for sjåførere.

For veglister ser NLF det som viktig å ha samme vegliste for tømmervogntog, MVT og 24m vogntogene. Der det finnes restriksjoner på lengder eller vekt er dette likt for alle, og spesielle forhold er opplyst i egen kolonne for anmerkninger. Når det gjelder MVT som ikke klarer sporingskravene beholdes samme veglisten som i dag, uten tidsbegrensning på dennes varighet på grunn av levetiden for disse kan være opptil 10-15 år.

Hittil har MVT/24m hatt begrensninger på 50 tonn på enkelte veistrekninger og stigninger i vinterhalvåret. NLF mener at det ikke skal være noen generell begrensning på 50 tonn for MVT/24m, men at det gjøres en kritisk vurdering av enkelte veistrekninger basert på trafiksikkerhet og fremkommelighet i vintersesongen der det er ikke er barvei-strategi og stigninger over 6%.

Tømmervogntog har i dag 60 tonn totalvekt hele året da de har lite fremkommelighets-problemer i og med at de som oftest har drift på to aksler. NLF mener det bør vurderes et krav om drift på 2 aksler for MVT/24m for å kunne kjøre inntil 60 tonn på vinterveier der det ikke er barvei og har stigninger over 6%. For kjøring i vinterhalvåret med MVT/24m som har drift på kun en aksel, kan det begrenses til maksimalt 50 tonn totalvekt ved kjøring der det ikke er barvei-strategi og stigninger over 6%.

Det er i dag ikke mulig for bileiere og sjåførere å enkelt orientere seg om vinterdriftsklasser og stigningsprosent, annet enn det som er anmerket i veglistene. Derfor må veilistene være styrende. Det må i tillegg skiltes tydelig for stigninger over 6% slik at nødvendige tiltak kan gjøres av sjåføren før man møter stigningen.

Det bør vurderes om det skal stilles krav til tilleggsbrems utover klassisk motorbrems der det skal kjøres ned stigninger over 6%, spesielt i områder med krevende topografi. Å kontrollere dette er vanskelig i praksis, men NLF stiller seg til rådighet for å diskutere dette nærmere.

MVT kan i dag trekkes av 2-akslet trekkvogn, dog oppad begrenset til totalvekt på 47 tonn. Dette kan være aktuelt for transport av volumgods. NLF ber om, på grunn av den krevende topografien og vinterkjøring, at 2-akslede trekkvogner ikke tillates kjørt som MVT i vinterhalvåret der det ikke er barvei-strategi og stigningene er over 6%. Dette må komme frem av veglistene.

Når det gjelder tunneler kan det ikke settes begrensninger da disse er snø- og isfrie veier, og medfører ingen trafiksikkerhetsrisiko.

For uregulerte jernbaneoverganger vil det være svært få passeringer med MVT/24m, og skulle det likevel skje vil en passering i 30 km/t med et MVT ta kun 0,15 sekunder lengre tid enn et tømmervogntog, en minimal trafiksikkerhetsrisiko.

De senere år har det fra transportnæringen vært sterkt fokus på vinterveivedlikehold av veiene på grunn av en del ulykker. Det er mange årsaker til dette, men vinterveivedlikeholdet er en meget viktig faktor og må forsterkes for å unngå begrensninger i de fordelene økte vekter og dimensjoner medfører.

Ved innføring av øket veinett for MVT/24m vil det stilles nye krav til veieiere om tilstrekkelig plass på kjetting-plasser, parkeringer, raste- og døgnvilplasser og drivstoffstasjoner. Det er derfor viktig at veieiere tar inn dette i sine prosjekter, samt at veinormen oppdateres. For eksisterende veier vil det kunne medføre tilpasninger som må identifiseres og tiltak iverksettes.

NLF har i flere år arbeidet for å øke totalvekten for 3-akslede biler fra 26 til 28 tonn, uten å endre aksellastene. Dette har i mange år vært et sterkt ønske fra tømmertransporten, og for de som kjører MVT type 1, at trafiksikkerheten og fremkommeligheten må forbedres ved å få overført vekt fra tilhenger til bil. NLF ber igjen VD om å få fortgang i dette arbeidet, og spesielt i sammenheng med denne høringen.

I tillegg var det i høringen om 24-meters vogntog, et forslag om å tillate 54 tonn for 6-akslede vogntog ved forlengelse av vogntoget ifølge totalvekttabell for tømmer og MVT. Dette bør i denne sammenheng innføres da det vil gi en stor miljømessig fordel som ikke krever store endringer i materiellet som i dag brukes for normalvogntog på 19,5 meter.

Brevet sendes kun elektronisk.

Vennlig hilsen

Norges Lastebileier-Forbund



Geir A. Mo

Adm. Direktør



Dag Nordvik

Fagsjef teknisk