



Statens Vegvesen

Deres ref: 2010/008302-608

Deres dato: 16.12.2014

firmapost@vegvesen.no

Oslo: 6. mars 2015

(brevet sendes kun elektronisk)

Deres kontakt: Jon Molnes

SUPPLERENDE UTTALELSER KNYTTET TIL BRUKSFORSKRIFTEN – MODULVOGNTOG

Det vises til høringsmøtet den 23.2.2015. Undertegnede parter kommer her, slik det ble anmodet om fra dir. Jon Molnes' side, med supplerende og samordnede synspunkter knyttet til utviklingen av et permanent og utvidet nett for modulvogntog. Vi omtaler først den administrative siden og dernest de enkelte kriterier.

Det vises for øvrig til partenes høringsbrev fra NLF datert 12.2.2015 og NHO Logistikk og Transport datert 13.1.2015 og 11.2.2015.

Administrativt.

Siden det fortsatt skal være saksbehandling på basis av søknader fra transportbedrifter, er det viktig at kriteriene er så enkle at det ikke trengs lang saksbehandlingstid. Etter vår mening må det være tilstrekkelig at vegdirektoratet tar stilling til søknaden på hovedvegnettet uten høring slik praksis har vært til nå. Når det gjelder tilknytningsstrekninger mener vi regionvegkontorene kan være saksbehandler ut fra de samme kriterier som er fastsatt sentralt.

Vi frykter at full høringsrunde på hver søknad ikke vil representere verken forenklinger eller reduserer tyngende byråkrati, og mener kriteriesettene burde være tilstrekkelig forhåndsbehandling for fremføringsstrekningene.

Etter vår mening er det ført gode begrunnelser i høringsnotatet for at SVV kan fastsette reglene for all offentlig veg uten hensyn til vegeier og forvaltningsnivå. Innsigelser fra andre forvaltningsnivåer eller direktorat/verk bør derfor ikke kunne stoppe en beslutning fra kompetent myndighet.

Vi har ved tidligere søknader flere ganger opplevd at regionvegkontorene vurderer adkomstveier annerledes enn sentralt og at dette kan føre til et begrenset vegnett lokalt. Dette vil være uheldig for industrien og bedrifter som er lokalisert ute i distriktene. Alle veger som er tillatt for 24 meter og 60

tonn tømmervogntog må åpnes for modulvogntog. Regionvegkontorene kan i tillegg vurdere lokale henvendelser.

Kriteriene

Generelt mener vi det stilles for strenge krav til modulvogntog i forhold til andre tunge kjøretøyer, noe vi omtaler nedenfor. Det kan være en fare for at for strenge kriterier fører til et modulnett som ikke oppfattes som nyttig for brukerne.

Stigningsforhold/helningsgrader

Vi anbefaler at det stilles krav til tre aksler på trekkvogn. Trekkvogn må ha boggiaksel der løpeaksel kan løftes etter nordiske regler eller tandemdrift.

Når det gjelder spørsmålet om retarder har vi kommet fram til at det viktigste er at det stilles objektive krav til bremseeffekt på kjøretøyet.

Type modulløsning

På basis av den dokumentasjon som ble fremlagt fra SVVs side på det nevnte høringsmøtet, anbefales at link-moduler ikke tillates på det norske nettet for modulvogntog. Etter vår mening vil det både gjøre det mulig å innskrenke minimumskravene noe som igjen vil redusere investeringsbehov på kort sikt for vegvesenet. Vi mener at dersom link-trailer skal brukes må den tilfredsstillende sporingskravet på 12,5/2 meter. Dette er det samme kravet som er satt til tømmervogntog og som også de andre typene av modulvogntog klarer. Dette vil gjøre det enklere for vegbygger og at norsk regelverk blir harmonisert med våre naboland.

NLF mener at det veinettet som er åpnet for link-trailer i dag også må kunne benyttes for fremtiden (dvs. at de nye reglene ikke må få tilbakevirkende kraft), jf. for øvrig NLFs høringsbrev på dette punktet.

Totalvekt

Vi anbefaler at det tillates 60-tonns totalvekt på hele nettet der det er mulig, men at det fastsettes strekninger på 50 tonn på de strekninger der veglegemet eller bruer enda ikke er dimensjonert for maksimal vekt.

Tettbygd strøk

Om et nett med modulvogntog skal ha effektiv nytte er det viktig med god fremkommelighet til terminaler, lagre, produksjonssteder/fabrikker og omlastingsplasser.

Vi frykter derfor at det kan virke begrensende hvis det skal være et ubetinget krav om separat gang/sykkelvegnett knyttet til strekninger i tettbygd strøk. Vi stiller også spørsmål ved begrunnelsen for at et slikt krav særlig skal gjelde for modulvogntog, men ikke for andre tunge kjøretøyer.

Vegbredde

På samme måte stiller vi spørsmål ved begrunnelsen av et særskilt krav om 3,15 meters kjørefelt bredde så lenge kjøretøybredden er den samme for modulvogntog som for andre tunge kjøretøyer.

Farlig gods

Som redegjort for i høringsmøtet er det svært kostnadskrevenende og lite miljøvennlig om gods med ulike typer fareklasser skal fraktes særskilt og parallelt med modulvogntoget på grunn av forbudet mot farlig gods slik regelen er i dag. Det anbefales at også Norge slutter seg til Særavtale M-262 når det gjelder frakt av farlig gods, som da åpner for slik frakt.

Vi stiller selvsagt opp hvis det skulle være behov for ytterligere detaljering i saken.

Med vennlig hilsen

Kjetil Meaas (sign)
km@lastebil.no
Norges Lastebileier-Forbund
Pb. 7134 St. Olavs plass
0130 Oslo
Tlf. 22033200
www.lastebil.no

Erling Sæther (sign)
erling.saether@nholt.no
NHO Logistikk og Transport
Pb. 5489 Majostuen
0305 Oslo
Tlf. 23288780
www.nholt.no