



Statens vegvesen

Høringsnotat – nye regler for modulvogntog

Høring om forslag til endring i forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg (Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy) fastsatt av Vegdirektoratet 1. februar 2012.

**Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
10. januar 2013**

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 Oslo

Telefon: 02030
Telefaks: 22 07 37 68
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordveien 18
9815 VADSØ
Telefon: 78 94 15 50
Telefaks: 78 95 33 52

Vegdirektoratet foreslår en oppmykning av dagens regler om største tillatte lengder for modulvogntog, jf. Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy 25. januar 1990 nr. 92, slik at modulvogntog som overholder dimensjonene i direktiv 96/53/EF som endret 2002-7-EF (heretter kalt direktivet) vil være godkjent for bruk i Norge.

1. Bakgrunn

Prøveordningen for modulvogntog ble innført i Norge 1. juni 2008 og løper til 1. juni 2017. I løpet av prøveordningen har det vist seg at reglene for modulvogntog i Norge har rammet strengere enn det som i utgangspunktet var hensikten. Reglene går også lenger enn det som er forutsatt i direktivet. Dette har medført at modulvogntog som består av kjøretøy som er innenfor de største tillatte dimensjoner etter direktivet, men som har mål som avviker fra det norske regelverket, er blitt stoppet ved kontroll. Dette har skapt en del frustrasjon og forvirring hos transportører som har kjøretøy bygget etter målene i direktivet og godkjent etter direktiv 97/27/EF.

Videre er reglene for modulvogntog i de nordiske landene veldig forskjellige. Dette er uheldig fordi det nettopp mellom disse landene foregår en del transport med modulvogntog.

Vegdirektoratet anser det derfor nødvendig å vurdere reglene for modulvogntog i Norge på nytt.

2. Avgrensning

Høringen er avgrenset til spørsmålet om lengde på tilhenger og motorvogn samt sammensetning av kjøretøy til modulvogntog. Videre har også nye beregninger for sporingskrav for modulvogntog gjort det nødvendig å vurdere disse på nytt. Utover dette er det gjort en del endringer i ordlyden samt hvordan reglene for modulvogntog er satt opp. Dette er imidlertid kun redaksjonelle endringer som ikke er ment å innebære en realitetsendring i forhold til dagens regler for modulvogntog.

Det vises også til Vegdirektoratets parallelle arbeid med kapittel 5 i forskrift om bruk av kjøretøy 25. januar 1990 nr. 92 (bruksforskriften) om vekter og dimensjoner. Reglene om modulvogntog omfattes av disse reglene. Den nevnte høringen er imidlertid omfattende og gjennomføringen av denne høringen vil først skje noe frem i tid. Det er derfor hensiktsmessig å vurdere reglene om modulvogntog separat.

3. Lengde

3.1. Direktiv 96/53/EF som endret 2002-7-EF

Direktivet regulerer de største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og de største tillatte totalvekter i internasjonal trafikk for visse kjøretøy og vogntog i EØS-området.

Norge og EU-landene er pålagt å harmonisere regelverket om tillatte dimensjoner for transport av gods i henhold til overnevnte direktiv. Dette er av hensyn til en ensartet rettstilstand i EU-området for å sikre konkurranselikheter og en god utveksling av varer og tjenester over landegrensene. Kravet om harmonisering gjelder lengde, bredde, sporingskrav, lasteplanlengde på vogntog med slepvogn og påhengsvogn, og dimensjoner på semitrailer (jf. direktivets artikkel 4 nr. 1, jf. vedlegg I nr. 1.1, 1.2, 1.4-1.8, 4.2 og 4.4).

Norge og medlemsstatene kan likevel i noen tilfelle tillate trafikk på sitt territorium av kjøretøy eller vogntog for transport som avviker fra de gitte dimensjonene vist til overfor. Slike kjøretøy må være i samsvar med dimensjonene fastsatt i Vedlegg I og brukes i slike kombinasjoner at det oppnås en lastlengde som minst tilsvarer den som er tillatt i den berørte medlemsstat, slik at ethvert transportforetak har like konkurransevilkår (modulær fremgangsmåte).

Det vil si at direktivet åpner for at de generelt tillatte vogntoglengder, jf. art. 4 nr. 1 jf. Vedlegg 1, kan overskrides i nasjonal transport av vogntog satt sammen av kjøretøy som er bygget opp etter modulær fremgangsmåte.

3.2. Reglene om lengde for modulvogntog i Sverige, Danmark og Finland

Utgangspunktet er at medlemsstatenes nasjonale regelverk om modulvogntog må være utformet slik at lengdene på de motorvogner og tilhengere et modulvogntog er satt sammen av stemmer overens med direktivet. Hvor detaljert de enkelte landene har valgt å regulere bruk av modulvogntog varierer. I det følgende redegjøres det kort for et utvalg av reglene om modulvogntog i Sverige, Danmark og Finland. Redegjørelsen er ikke uttømmende, men viser hovedtrekkene i de enkelte lands regler om lengder for kjøretøy som tillates brukt i modulvogntog.

3.2.1. Sverige

I Sverige er i hovedsak reglene for lengde på modulvogntog følgende:

- Vogntogets sammenlagte lastlengde bak førerhuset, målt parallelt med kjøretøyets langsgående akse, må ikke overstige 21,86 meter.
- Et motordrevet kjøretøy eller en slepvogn, utenom semitrailer på dolly må ikke være lengre enn 12 meter.
- Avstanden, målt parallelt med kjøretøyets langsgående aksel, fra det ytterste punktet på lasterommet bak førerhuset til det ytterste punktet bak på kjøretøyet må ikke overstige 22,9 meter.
- For semitrailer må ikke den horisontale avstand mellom senter king-pin og et vilkårlig punkt på semitrailerens forende overstige 2,04 meter.

Dette innebærer at så lenge man forholder seg til de lengste lengder både på de enkelte vognene og maks total lengde kan man selv velge hvordan vognene skal kombineres.

3.2.2. Danmark

I Danmark er i hovedsak reglene for lengde på modulvogntog følgende:

- Et modulvogntog må ikke ha en lengde som overstiger 25,25 m målt på de ytterste punkter.
- En linktrailer må ikke ha en avstand mellom senter king-pin og svingskive som er større enn 8,75 m.
- Et modulvogntog over 54 tonn skal ha minst åtte aksler og avstanden mellom vogntogets første og bakerste aksel må være minst 19 m.

Danske regler åpner derfor for mange ulike kombinasjoner av modulvogntog så lenge hele vogntoget ikke overstiger 25,25 meter.

3.2.3. Finland

I Finland er i hovedsak reglene for lengde på modulvogntog følgende:

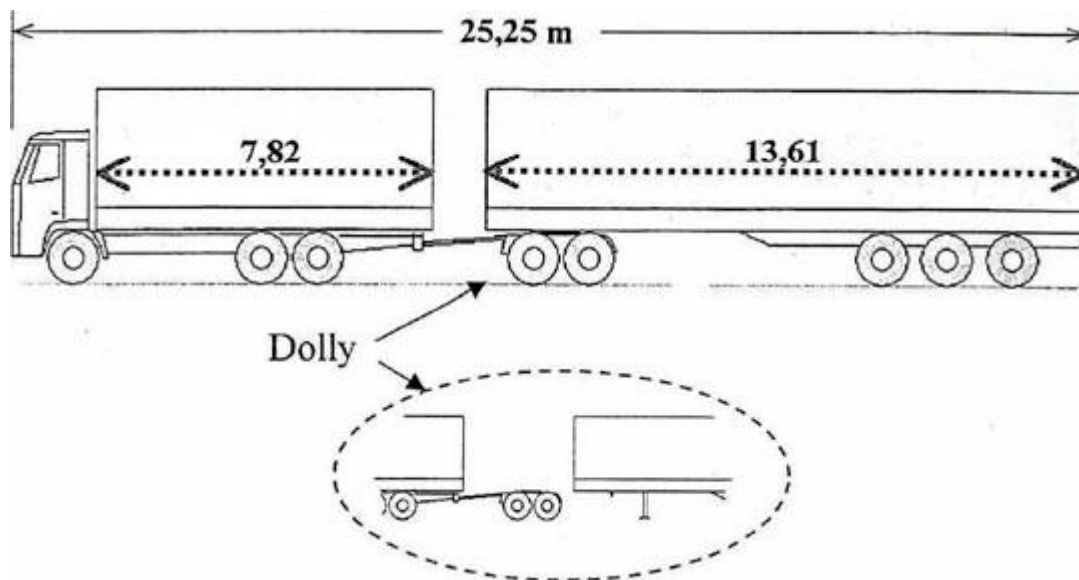
- Lengden på biler, tilhengere og kombinasjoner av disse med leddkonstruksjon med mer enn ett ledd kan være 25,25 meter.
- Kombinasjonen av bil og tilhenger må ikke være lengre enn 21,42 m målt etter lasterommens ytre mål.
- Kombinasjonen av bil, dolly og tilhenger må ikke være lengre enn 21,42 m målt etter lasterommens ytre mål.
- Kombinasjonen av bil, tilhenger og tilkoblet trailer eller tilhenger må ikke være lengre enn 21,42 m målt etter lasterommens ytre mål.
- Et modulvogntog på 60 tonn må ha minst syv aksler.

Etter finske regler kan man sette sammen modulvogntog på tre forskjellige måter så lenge lasterommets ytre mål ikke er lengre enn 21,42 m og at hele vogntoget ikke er lenger enn 25,25 m. Innenfor disse yttergrensene og kombinasjonene kan transportøren selv velge hvilke lengder han ønsker å benytte på de enkelte delene.

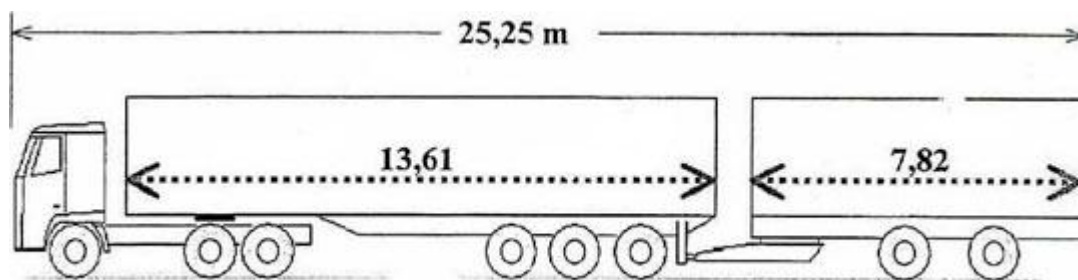
3.3. Reglene for modulvogntog i Norge

Da Norge innførte ordningen med modulvogntog var forutsetningen at modulvogntog skulle settes sammen av allerede tilgjengelige kjøretøy og vogntog. Det skulle ikke være nødvendig for transportselskapene å investere mye i nytt materiell for å kunne benytte seg av reglene for modulvogntog. Dette førte til at vi i Norge valgte å definere hvilke sammensetninger modulvogntog måtte følge. De tre alternative løsningene var:

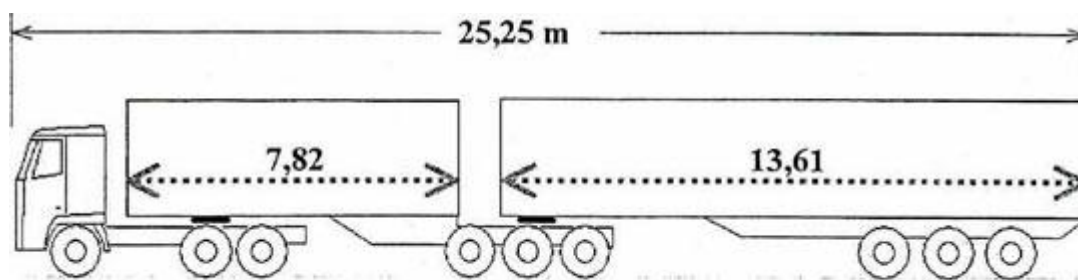
1. Bil med utvendig lastlengde på 7,82 meter eller mindre påkoblet en "dolly" med en semitrailer som ikke har lengde over 13,61 m.



2. Semitrailervogntog med maks 16,5 m påkoblet en påhengsvogn med utvendig lastlengde på 7,82 meter eller mindre.



3. Semitrailer med vekselbeholder/container med utvendig lengde på 7,82 meter eller mindre påkoblet en semitrailer som ikke er over 13,61 m.



4. Forslag til endringer

Vegdirektoratet ser i ettertid at de norske reglene bør løses opp i forhold til direktivet. Ved at våre nasjonale regler har største tillatte dimensjoner på de enkelte delene i vogntoget vil noen kjøretøy som er godkjent og innenfor direktivets tillatte dimensjoner likevel ikke kunne brukes i modulvogntog i Norge. Vegdirektoratet ønsker derfor å gå bort fra de klare grensene for de innbyrdes målene på kjøretøyene i de tre tillatte typer modulvogntog, og kun forholde oss til målene i direktivet. På denne måten vil våre regler for modulvogntog ikke være til hinder for at kjøretøy som er innenfor direktivets tillatte dimensjoner kan brukes i modulvogntog i Norge. Det vil derfor være tillatt å sjonglere med de innbyrdes lengdene så lenge lengden på hvert enkelt kjøretøy ikke overskrider det som er tillatt i direktivet og totallengden på vogntoget er innenfor 25,25 meter.

Vegdirektoratet foreslår også at ordlyden i forskriftsteksten endres fra å benevne kjøretøyene som lastebil og semitrailer, til å benytte de kjøretøYTEKNISKE definisjonene av biler og tilhengere. Denne endringen gjøres også i forslaget til nytt kapittel 5 i forskrift om bruk av kjøretøy 25. januar 1990 nr. 92 (bruksforskriften) om vekter og dimensjoner. Ettersom reglene om modulvogntog omfattes av kapittel 5 bør ordlyden for modulvogntog også endres slik at forskriftens ordlyd er lik.

Endringen vil være en innsnevring av det någjeldende regelverket ved at det kun vil være de største lastebilene og tilhengerne som kan brukes i modulvogntog. Dette vil også være begrensende i forhold til direktivet ved at en lastebil som er godkjent som N1 ikke kan benyttes i modulvogntog. Vegdirektoratet mener likevel at dette ikke vil ha noen praktisk betydning ettersom de kjøretøyene som blir benyttet i modulvogntog i dag vil falle inn under N2 og N3 eller O2 og O3. Vi ber om høringsinstansenes innspill på denne endringen.

Det kan også anføres at begrensingen på antall kombinasjoner som kan settes sammen er en snevrere regel enn det som er angitt i direktivet. I denne høringen foreslår vi imidlertid ikke noen utvidelse av antall tillatte modulkombinasjoner. Bruk av modulvogntog i Norge er et prøveprosjekt på et begrenset vegnett. Vi ønsker derfor å begrense antall tillatte kombinasjoner for å teste ut konseptet under prøveperioden. Andre land i Europa, for eksempel Sverige og Danmark, har også uttømmende bestemt hvilke kombinasjoner som utgjør et modulvogntog.

5. Sporingskrav

5.1.Gjeldende regelverk

For å sikre at et vogntog holder seg i sin vegbane og ikke er til hinder for andre trafikanter, samt av hensyn til kjøretøyets stabilitet og fremkommelighet, har man såkalte sporingskrav. Kravet til sporing angis ved at et vogntog skal kunne kjøre innenfor to nærmere angitte, konsentriske sirkler. Kravet til sporing er oppfylt dersom vogntoget ved 360° kjøring holder seg utenfor den innerste og innenfor den ytterste av sirklene. Sporingskravet til modulvogntog er i dag 12,50 og 2,00 meter.

5.2.Forslag til endringer

Sporingskravet vil normalt øke med lengden på vogntoget, men kan også bero på antall svingbare "ledd" i vogntoget. Vegdirektoratet har gjennomgått forskjellige modulvogntogkombinasjoner med en total lengde på 25,25 meter. Vegdirektoratets beregninger viser at noen kombinasjoner har problemer med å tilfredsstille de gjeldene sporingskrav. Dette gjelder spesielt modulvogntog bestående av semitrailervogntog med vekselbeholder eller container påkoblet en semitrailer. Det er derfor behov for å utarbeide et nytt sporingskrav som passer bedre for slike lange transporter.

I «European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports» er det anbefalte manøvreringskravet for spesialtransport av udelbart gods at de skal kunne kjøres mellom to konsentriske sirkler med radius 16,50 meter og 7,50 meter, og at manøvreringen skal foretas gjennom 120° av sirkelsektoren. Spesialtransport av udelbart gods er enten bredere, lengre eller tyngre enn vanlig transport av delbart gods. Modulvogntog er lengre og tyngre enn de fleste kjøretøy på vegen. Disse kravene kan derfor også være formålstjenlig å benytte for modulvogntog på norske veger. Beregninger gjort av Vegdirektoratet viser også at de fleste av modulvogntogkombinasjonene klarer dette manøvreringskravet. Vi ønsker derfor å endre våre sporingskrav for modulvogntog til det som er foreslått i «European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports».

Det er i den nevnte høringen om vektor og dimensjoner i bruksforskriften foreslått nye sporingskrav for tømmertransport med lengde inntil 24,00 meter. Det er også her foreslått å følge «European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports». Både tømmervogntog og modulvogntog har avvikende lengdebestemmelser fra direktivet. Vogntogene har også en tilnærmet lik maksimal lengde. Det er derfor gode grunner for at sporingskravene på disse to kjøretøygruppene er like.

Nye sporingskrav kan tilsi at det gjeldende vegnettet for modulvogntog bør revideres. Det er usikkert om alle godkjente strekninger vil oppfylle det nye kravet til sporing. Vegdirektoratet har imidlertid verken fått tilbakemelding fra vegavdelingen i Vegdirektoratet, transportører, kommuner eller fylkeskommuner om at det faktisk at modulvogntogene ikke oppfyller

dagens sporingskrav har ført til faktiske problemer på veggen. De modulvogntogene som i dag kjører i Norge kommer frem på de strekningene som er tillatt. Det kan se ut som om sjåførene i praksis klarer å avhjelpe eventuelle problemer med sporing.

Vegdirektoratet mener likevel at det er nødvendig å undersøke nærmere hvordan modulvogntogene svinger på veggen. Hvis manøvreringsproblemene blir avhjulpet ved å bruke flere filer eller motgående felt kan dette føre til trafikkfarlige situasjoner. Vi mener derfor at det gjeldende modulvogntognettet må vurderes på nytt for å se om enkelte strekninger bør utelates.

Ettersom sporingskravene for tømmervogntog også vurderes endret, vil det være naturlig å foreta samme vurdering av strekningene på det gjeldende tømmervogntognettet. Det er også ønskelig å samle disse vurderingene av hensyn til kostnader og effektivitet. Vurderingen av vegnettet for tømmer og modulvogntog må nødvendigvis gjøres etter at begge høringene er ferdig oppsummert og vedtatt ettersom vi først da vet hvilke regler for sporing som vil gjelde ved vurderingen av vegnettet.

6. Administrative og økonomiske konsekvenser

En endring av de norske reglene for modulvogntog vil føre til at flere vogntog oppfyller kravene til modulvogntog. Dette kan føre til en mer fleksibel bruk av modulvogntogordningen. Når det er lettere å oppfylle kravene til modulvogntog kan dette innebære at flere ønsker å bruke modulvogntog. Dette kan ha en positiv effekt for næringen ved at transportkostnadene går ned.

Ved at reglene for modulvogntog blir enklere kan dette også føre til at kontrollen av vogntogene tar kortere tid. Dette kan igjen føre til at flere kjøretøy kan kontrolleres eller at den frigitte tiden brukes på andre arbeidsoppgaver.

7. Vegdirektoratets anbefaling

Vegdirektoratet vil foreslå at norske regler om modulvogntog endres slik at vogntoget kan være inntil 25,25 m sammensatt av lovlige EU-moduler og i overensstemmelse med direktivet. De tre tillatte typer modulvogntog opprettholdes, men målene på 7,82 m, 13,61 m og 21,43 m utgår i ny forskrift. Videre foreslår vi at sporingskravene for modulvogntog endres til at kjøretøyet skal kunne kjøres mellom to konsentriske sirkler med radius 16,50 meter og 7,50 meter, og manøvreringen skal foretas gjennom 120° av sirkelsektoren.

8. Forslag til nytt punkt 9 i Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy

Nye veglister for 2013 vil bli vedtatt i starten av året. Fastsettelsesdatoen for forskriften vil derfor være en annen ved høringsoppsummeringen enn det som er vist til nedenfor. På bakgrunn av det ovennevnte foreslås det at de følgende forskriftsendringer vedtas.

“Endring i forskrift 1. februar 2012 om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg (vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy)

Fastsatt av Vegdirektoratet 1. februar 2012 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 13 og delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1, jf. forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 5-2 nr. 2 bokstav a. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 14 (Rdir 85/3/EØF som endret senest ved Rdir 92/7/EØF og erstattet av Rdir 96/53/EF) og nr 15a (direktiv 2002/7/EF).

I

I forskrift 1. februar 2012 om nærmere bestemmelser om tillatte vektor og dimensjoner for offentlig veg (Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy) gjøres følgende endring:

Punkt 9 skal lyde:

9. SÆRLIGEBESTEMMELSER FOR MODULVOGNTOG MED LENGDE INNTIL 25,25 METER OG TOTALVEKT INNTIL 60 TONN

Frem til 1. juni 2017 gjelder i tillegg følgende særbestemmelser for modulvogntog på nærmere oppgitte strekninger på offentlig veg:

- a) *Definisjon: Ved modulvogntog forstås kjøretøykombinasjoner bestående av motorvogner N2 og N3, tilhengere O3 og O4 og semitrailere O3 og O4 som er i samsvar med dimensjonene i Rådskonferensdirektiv 96/53/EF (som endret ved 2002/7/EF).*

Tillatte modulvogntog er:

- *Motorvogn N2 og N3 påkoblet en "dolly" med en semitrailer O3 og O4.*
 - *Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 påkoblet en påhengsvogn O3 og O4.*
 - *Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 med vekselsbeholder/container/skap påkoblet en semitrailer O3 og O4.*
- b) *Et modulvogntogs lengde må ikke overstige 25,25 m. Største tillatte lengder etter dette punkt skal måles uten toleranse.*
- c) *For modulvogntog hvor avstanden mellom første og siste aksel er 19,00 meter eller mer, er største tillatte totalvekt 60 tonn. Er denne avstanden mindre enn 19,00 meter, er største tillatte totalvekt 50 tonn.*
- d) *Ved bruk av modulvogntog gjelder i tillegg:*
- *Vogntog skal ikke ha mer enn 2 ledd som vogntogets deler kan dreies om horisontalplanet.*
 - *Alle kjøretøy som inngår i modulvogntog skal ha ABS bremses.*
 - *Et modulvogntog skal fra plassering på linje kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 16,50 meter og 7,50 meter.*
 - *Trekking av inntil to tilhengere tillates.*
- e) *Farlig gods, i henhold til forskrift 1. april 2009 om landtransport av farlig gods, vil ikke være tillatt å frakte med modulvogntog.*

II

Endringene trer i kraft straks."