



Statens vegvesen

Høring

Modulvogntog type 1 og 2 og 24- metersvogntog på tømmervegnettet

Høringsnotat

Endringer i forskrift om bruk av kjøretøy 5-5

MIME referanse 20/45980-1

Vegdirektoratet
Myndighet og regelverk
10. mars 2020

Innhold

1. Bakgrunn og innledende kommentarer.....	4
1.1 Om høringen	4
1.2 Bakgrunn for forslaget.....	4
1.3 Forbehold	5
2. Gjeldende regelverk.....	5
2.1 Norsk regelverk	5
2.1.1 Alminnelige bestemmelser	5
2.1.2 Vogntog særlig innrettet for transport av tømmer.....	6
2.1.3 Modulvogntog	7
2.1.4 24-metersvogntog	7
2.1.5 Tillatte kjøretøy- og vogntogvekter for vogntog med totalvekt over 50 tonn	8
2.2 EØS-regelverk – direktiv 96/53/EF med endringer	8
2.3 Annet nordisk regelverk	9
2.3.1 Sverige	9
2.3.2 Danmark	9
2.3.2 Finland.....	9
3. Nærmere om forslaget.....	10
3.1 Adgang til å benytte modulvogntog type 1 og 2 samt 24-metersvogntog på veger som er tillatt for tømmervogntog med lengde inntil 24,00 m	10
3.1.1 Endringer i veglistene.....	10
3.1.2 Vekter	10
3.1.3 Stigning og vintervedlikehold.....	11
3.1.4 Veger som er tillatt for tømmertransport med lengde 22,00 m	11
3.2 Endring av sporingskrav for modulvogntog type 1 og 2	12
3.2.1 Historikk og bakgrunn	12
3.2.2 Skjerpning av sporingskrav	12
3.2.3 Sporingsskrav og sporingsegenskaper.....	13
3.3 Overgangsordning for modulvogntog type 1 og 2 som ikke oppfyller nytt sporingskrav	14
3.4 Særlige regler for modulvogntog type 3 (link)	14
4. Trafikksikkerhetsmessige vurderinger	14
4.1 Generelt om økning i antall lengre vogntog.....	14

4.2 Trafikksikkerhetsmessige konsekvenser av å ikke lenger benytte rundskrivet til å vurdere veger	15
4.2.1 Bakgrunn.....	15
4.2.2 Behov for ytterligere utredning	15
4.3 Tunneler.....	17
4.4 Planoverganger.....	17
5. Kontroll og sanksjoner	18
6. Økonomiske og administrative konsekvenser	18
8. Konklusjoner og forslag til forskriftstekst	19
8.1 Konklusjoner	19
8.2 Forslag til forskriftstekst	19

1. Bakgrunn og innledende kommentarer

1.1 Om høringen

Vegdirektoratet sender med dette på høring forslag om endring av forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 for å gi modulvogntog type 1 og 2 og 24-metersvogntog adgang til å trafikkere vegger som er tillatt for tømmervogntog med lengde 24,00 meter.

Forskriftsendringen består i hovedsak i at sporingskravet for modulvogntog type 1 og 2 endres til kravet for tømmervogntog, altså 360 grader mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter. Endringen innebærer også at strekningene som i dag tillates for tømmervogntog med lengde 24,00 m, vil tillates for modulvogntog uten at vegene vurderes i henhold til NA-rundskriv 2016/1 Kriterier for vegers egnethet for modulvogntog.

Vegdirektoratet gjør oppmerksom på at skjerping av sporingskravet ikke nødvendigvis vil ivareta alle hensynene i rundskrivet. Parallelt med høringen vil vi derfor vurdere om strekninger som i dag er tillatt for 24 m tømmervogntog, fortsatt bør vurderes i henhold til kriteriene knyttet til gående og syklende før de kan tillates for modulvogntog.

Frist for høringsinnspill er satt til **15. mai 2020**.

1.2 Bakgrunn for forslaget

Modulvogntog har vært tillatt i Norge siden juni 2008, først som en prøveordning, og deretter permanent fra september 2014. Da ordningen ble gjort permanent, ble det utarbeidet egne vurderingskriterier for å vurdere om en veg var egnet for kjøring med modulvogntog eller ikke. Disse er gitt i NA-Rundskriv 2016/1 Kriterier for vurdering av vegers egnethet for modulvogntog.

Vegnettet som er tillatt for tømmertransport med lengde 24,00 m, strekker seg over snaut 55 000 km, og dekker tilnærmet hele riksvegnettet og ca. halvparten av fylkesvegnettet. Til sammenligning er vegnettet som er tillatt for modulvogntog ca. 5 150 km. I tillegg er det store geografiske variasjoner i hvor mye veg som er åpnet for modulvogntog.

19. desember 2019 vedtok Vegdirektoratet endringer i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 som åpner for bruk av vogntog bestående av lastebil og slepvogn med lengde inntil 24,00 m på modulvogntogvegnettet. Reglene trådte i kraft 15. januar 2020. I høringen om disse reglene mottok Vegdirektoratet mange spørsmål om hvorfor bruken av slike vogntog skulle begrenses til modulvogntogvegnettet, da vogntogene ville underlegges det samme sporingskravet som tømmervogntog, og ellers har flere likhetstrekk med tømmervogntog enn modulvogntog.

Forklaringen på begrensningen til modulvogntogvegnettet ligger i hovedsak ikke i vogntogenes utforming, men av begrensninger i EU-regelverket som vi i Norge er pålagt å følge. Begrunnelsen er at medlemsstatene kun kan tillate vogntog med større dimensjoner enn tillatt i direktiv 96/53/EF, som for eksempel 24-metersvogntog, på vegger der medlemsstatene også tillater modulvogntog. Dette skyldes at transportører fra andre medlemsstater skal kunne konkurrere med de lengre vogntogene ved å benytte

modulvogntog. Tømmervogntog er på sin side unntatt fra denne regelen fordi de er utformet slik at de kun kan transportere en helt bestemt type gods. 24-metersvogntog med plan, skap eller tanker vil ikke være omfattet av dette unntaket. For at tømmervegnettet skal kunne trafikkeres med 24-metersvogntog, må vegnettet dermed også åpnes for modulvogntog.

1.3 Forbehold

Denne høringen omhandler i hovedsak endring av sporingskravet for modulvogntog type 1 og 2, slik at disse skal kunne trafikkere vegnettet som er tillatt for tømmervogntog med lengde 24,00 meter. Vegdirektoratet vil imidlertid gjøre oppmerksom på at forslaget også innebærer at man ikke vil vurdere vegenes egnethet for modulvogntog i henhold til rundskriv NA-rundskriv 2016/1 Kriterier for vegers egnethet for modulvogntog. Skjerping av sporingskravet oppveier ikke for alle vurderinger som i dag gjøres i henhold til rundskrivet, særlig kriteriene utarbeidet med henblikk på sikkerheten til gående og syklende. Parallelt med høringen vil vi derfor gjøre en inngående vurdering av om strekninger som i dag er tillatt for 24 m tømmervogntog, må vurderes i henhold til kriteriene på dette punktet før de eventuelt kan åpnes for modulvogntog. Vurderingene kan resultere i at det i første omgang ikke blir en generell åpning for bruk av modulvogntog type 1 og 2 og 24-metersvogntog på tømmervegnettet. Utfallet av vurderingene kan enten bli at kriteriene knyttet til gående og syklende i sin nåværende form, at de justeres for å gjenspeile modulvogntogens egenskaper sammenlignet med tømmervogntogene som i dag tillates på disse vegene, eller at kriteriene kan bortfalle helt. Kun sistnevnte utfall vil medføre at hele vegnettet som tillates for 24 m tømmervogntog kan åpnes for modulvogntog type 1 og 2.

Forslagen til forskriftsendringer i punkt 8.2 tar utgangspunkt i at hele vegnettet som tillates for tømmertransport med lengde 24,00 m åpnes for modulvogntog type 1 og 2. Dersom strekninger fortsatt må vurderes konkret, eller det på enkelte punkter fortsatt er nødvendig å differensiere mellom tømmervogntog på den ene siden og modulvogntog type 1 og 2 og 24-metersvogntog på den andre, vil det også være nødvendig å gjøre tilpasninger i forskriftsteksten for å gjenspeile dette.

2. Gjeldende regelverk

2.1 Norsk regelverk

2.1.1 Alminnelige bestemmelser

Regelverket om tillatte vektorer og dimensjoner for kjøretøy og vogntog på offentlig veg er gitt i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy kapittel 5.

I henhold til § 5-4 nr. 4 bokstav a tabell 4 er største tillatte vogntoglengde 19,50 m for vogntog bestående av lastebil med slep- eller påhengsvogn, og 17,50 m for semitrailervogntog. Større lengder enn dette tillates for tømmervogntog og modulvogntog på vegger som er tillatt for slike vogntog.

Største tillatte totalvekt for vogntog, forutsatt tilstrekkelig antall aksler og minsteavstand, er 50 tonn jf. § 5-4 nr. 3 tabell 3a og 3b. Tømmervogntog og modulvogntog kan ha totalvekt

inntil 60 tonn, på veger som er tillatt for slik totalvekt. For totalvekt 60 tonn kreves det for begge vogntogtypene avstand 19,00 m fra første til siste aksel. Nærmere bestemmelser om hvilke akselavstander som kreves for vogntog og slepvogn / dolly med semitrailer for høyere totalvekter enn det som følger av § 5-4, er gitt i § 5-5 nr. 3.

Sporingskravet for tømmervogntog med lengde over mellom 19,50 m og 24,00 m er gitt i § 5-5 nr. 1 bokstav c. Kravet er at de skal kunne snu 360 grader mellom to konsentriske sirkler med radius på 12,50 og 2,00 m.

2.1.2 Vogntog særlig innrettet for transport av tømmer

§ 5-5 nr. 1 tillater kjøring med vogntog særlig innrettet for transport av tømmer, bestående av lastebil med slepvogn med lengde inntil 24,00 m og totalvekt inntil 60 tonn, på veger som i veglister for tømmertransport er tillatt for slik lengde og totalvekt. Bestemmelsen setter også vilkår for slik kjøring i bokstav b til g, blant annet følgende:

b. Største tillatte høyde for slepvogn som inngår i tømmervogntog med lengde større enn 19,50 meter:

<i>Slepvogn med</i>	<i>Tillatt høyde</i>
<i>4 aksler</i>	<i>4,00 meter</i>
<i>5 eller flere aksler</i>	<i>4,20 meter</i>
<i>4 eller flere aksler og godkjent elektronisk stabiliseringskontroll</i>	<i>Ingen særlig høydebegrensning</i>

c. Vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med vogntoglengde mellom 19,50 og 24,00 meter, skal fra plassering på linje kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter

...

f. Tillatt totalvekt for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med minst 7 aksler

1. Største tillatte totalvekt ved transport av tømmer fremgår av veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.

2. På veger hvor største tillatte totalvekt for transport av tømmer er angitt som 60 tonn, tillates slike totalvekter som angitt i nr. 3 bokstav a.

...

4. Tømmervogntog med større totalvekt enn 50 tonn skal ha lengde uten gods minst 21,50 meter.

...

g. Tillatt totalvekt for slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt større enn 50 tonn

1. For slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 60 tonn, er største tillatte totalvekt 36 tonn, dersom slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 8,01 m. For slepvogn med avstand fra første til siste aksel mindre enn 8,01 meter, tillates slik totalvekt som angitt i nr. 3 bokstav b.

...

3. Slepvoغن skal ha to styrende aksler.

2.1.3 Modulvogntog

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nr. 2 tillater bruk av modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter på veger som er angitt i veglister for modulvogntog, med totalvekt inntil 50 eller 60 tonn.

«Modulvogntog» defineres i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 bokstav b som *«Kjøretøykombinasjoner bestående av motorvogner N2 og N3, tilhengere O3 og O4 og semitrailere O3 og O4 som er i samsvar med dimensjonene i rådsdirektiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2002/7/EF».*

I henhold til § 5-5 nr. 2 bokstav b er anses tre forskjellige kjøretøykombinasjoner som modulvogntog:

1. Motorvogn N2 og N3 påkoblet en «dolly» med en semitrailer O3 og O4 (type 1)
2. Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 påkoblet en påhengsvogn O3 og O4 (type 2)
3. Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 med vekselbeholder/container/ skap påkoblet en semitrailer O3 og O4 (type 3, også kalt «link-kombinasjon»).

I bokstav c gis det forskjellige begrensninger i tillatt totalvekt og hvilke veger som tillates trafikkert med hvilke typer modulvogntog.

Bokstav d setter som krav for totalvekt 60 tonn, at avstanden mellom modulvogntogets første og siste aksel er minst 19,00 meter. Videre angis at på veg med tillatt totalvekt 60 tonn er tillatt totalvekt ved kortere avstand enn 19,00 meter gitt i denne paragraf nr. 3 bokstav a.

Bokstav e stiller en del tilleggskrav som også skal være oppfylt, blant annet at alle kjøretøy som inngår i modulvogntog skal ha ABS-bremser (pkt. 2).

Sporingskravet for modulvogntog er gitt i § 5-5 nr. 2 bokstav c pkt. 2. Kravet til modulvogntog type 1 og 2 er at de skal kunne snu 180 grader mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 m. Modulvogntog type 3 (ofte kalt linkmodulvogntog) har tilsvarende krav om å kunne snu 180 grader mellom to konsentriske sirkler med radius 13,00 og 2,00 m. Dette har resultert i at noen vegstrekninger er tillatt for alle modulvogntog, mens andre strekninger ikke har god nok framkommelighet til at de kan tillates for modulvogntog type 3. Disse strekningene er markert med en «L» i aktuell vegliste for modulvogntog.

2.1.4 24-metersvogntog

§ 5-5 nr. 7 tillater bruk av vogntog bestående av lastebil og slevvogn, med total lengde inntil 24,00 m, på veger som er tillatt for modulvogntog. Reglene for slike vogntog er noenlunde samsvarende med reglene for tømmervogntog, med enkelte tilpasninger som følge av at de også vil benyttes til å transportere volumgods. Krav om godkjent stabiliseringskontroll for 4-akslet slevvogn gjelder derfor bare når denne har totalvekt over

30 tonn (nr. 7 bokstav b). Vogntogene skal oppfylle samme sporingskrav som tømmervogntog, altså kunne kjøres 360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter (bokstav c). Krav til akselavstander for vogntog og slepvogn gjelder tilsvarende som for tømmervogntog og modulvogntog type 1 (bokstav f og g), og der tillatt totalvekt for modulvogntog er begrenset til 50 tonn, gjelder dette også for 24-metersvogntogene (bokstav h).

2.1.5 Tillatte kjøretøy- og vogntogvekter for vogntog med totalvekt over 50 tonn

§ 5-5 nr. 3 angir hvilke vekter det kan kjøres med på veier som er tillatt for 60 tonn, når vogntog og slepvogn og dolly med semitrailer har kortere akselavstand enn henholdsvis 19,00 og 8,01 m. Tabellene gjelder både for tømmervogntog, modulvogntog og 24-metersvogntog.

2.2 EØS-regelverk – direktiv 96/53/EF med endringer

Direktiv 96/53/EF som endret senest ved forordning (EU) 2019/1916, fastsetter blant annet de største tillatte dimensjoner for kjøretøy og vogntog både i internasjonal og innenlands trafikk. Største tillatte vogntoglengde er i henhold til direktivets vedlegg I 18,75 m for lastebil med slep- eller påhengsvogn og 16,50 m for semitrailervogntog. Tillatte lastlengder er de samme som i norsk regelverk.

Direktivets artikkel 4 nr. 1 forbyr medlemsstatene å tillate normal trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog for innenlands transport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i vedlegg I nr. 1.1 (kjøretøy- og vogntoglengde), 1.2 (kjøretøybredde), 1.4–1.8 (lengde for løse påbygg og containere mv., sporingsegenskaper, avstand fra king-pin til semitrailerens bakkant og lastlengde for lastebil med slep- eller påhengsvogn inkludert og ikke inkludert lysåpningen), 4.2 (minsteavstand) og 4.4 (avstand fra king-pin til et vilkårlig punkt foran på semitraileren).

I artikkel 4 nr. 4 gjøres det to unntak fra dette forbudet. Artikkel 4 nr. 4 lyder som følger:

4. Medlemsstatene kan tillate trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog for godstransport som benyttes til visse former for innenlands transport som ikke i betydelig grad påvirker internasjonal konkurranse i transportsektoren, selv om deres dimensjoner avviker fra dem fastsatt i nr. 1.1, 1.2, 1.4–1.8, 4.2 og 4.4 i vedlegg I.

Transportvirksomhet skal anses ikke å ha betydelig innvirkning på internasjonal konkurranse i transportsektoren dersom et av vilkårene under bokstav a) og b) er oppfylt:

- a) transportvirksomheten utføres på en medlemsstats territorium av spesialkjøretøyer eller spesialvogntog under forhold som gjør at den vanligvis ikke utføres av kjøretøyer fra andre medlemsstater, f.eks. transport knyttet til skogsdrift og skogbruk
- b) medlemsstater som tillater at transportvirksomhet utføres på deres territorium av kjøretøyer eller vogntog med dimensjoner som avviker fra dem fastsatt i vedlegg I, tillater også at motorvogner, tilhengere og semitrailere som er i samsvar med dimensjonene fastsatt i vedlegg I, 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 framgangsmåte).

Våre norske bestemmelser om tømmervogntog med lengde 24,00 m er gitt på bakgrunn av unntaket i artikkel 4 nr. 4 bokstav a. Dette unntaket gjelder kun for vogntog som for det første er særlig innrettet for transport av bestemte typer gods, og for det andre utfører transporter under forhold som gjør det lite aktuelt at transportører fra andre medlemsstater å påta seg disse transportoppdragene. Unntaket kan ikke benyttes til å generelt tillate vogntog med større lengde enn tillatt i direktivets vedlegg 1.

Modulvogntog og 24-metersvogntog er tillatt på bakgrunn av unntaket i bokstav b. Forutsetningen i dette unntaket er at transportører fra andre medlemsstater kan konkurrere med de norske ved å benytte vogntog satt sammen av «EU-moduler», altså modulvogntog. Dette betyr at vi ikke kan tillate større lengder enn gitt i direktivets vedlegg I, med mindre vi også tillater modulvogntog. Dette betyr at vi ikke kan tillate 24-metersvogntog på tømmervogntogvegnettet, med mindre vi også tillater modulvogntog.

2.3 Annet nordisk regelverk

2.3.1 Sverige

Svensk regelverk krever at motorvognen skal kunne kjøres en runde mellom 12,50 og 5,30 m. Vogntoget skal kunne «vända» i en sirkel hvor ytterradiusen er 12,50 m og innerradiusen er 2,00 m. Villkåret anses som oppfylt dersom avstanden fra vogntogets forkant til dets bakerste ikke-styrende aksel er maksimalt 22,50 m, og avstand fra tilhengerens foraksel/dollyens senter akselkombinasjon til senter tilhengerens bakaksel / semitrailerens akselkombinasjon er maksimalt 8,15 m¹.

2.3.2 Danmark

Dansk regelverk krever at vogntoget skal kunne kjøres 180 grader mellom to sirkler med radius 12,50 og 5,30 m, med maksimalt 0,60 m «outer swing».

2.3.2 Finland

Finsk regelverk² gir to sporingskrav for vogntog med lengde over 18,75 meter.

Hovedregelen er at kombinasjon av motorvogn med en eller to tilhengere skal kunne «ska kunna vända så, att när dess yttersta främre hörn rör sig längs en cirkelbåge med 12,50 meters radie, rör sig dess inre sida längs en cirkelbåge med minst 2,00 meters radie».

Alternativt kan «en över 18,75 meter lång kombination av en bil och en släpvagn eller två släpvagnar ... kunna vända 120 grader så, att när dess yttersta främre hörn rör sig längs en cirkelbåge med 12,50 meters radie, rör sig dess inre sida längs en cirkelbåge med minst 4,00 meters radie. Inget av släpvagnens bakre hörn får förskjutas över 0,80 meter i riktning mot kurvans utsida när vändningen inleds. Om den ovan avsedda sidoförskjutningen understiger 0,80 meter, får kombinationens inre sida röra sig längs en cirkelbåge vars radie

¹ TSFS 2012: 126 Transportstyrelsens föreskrifter om Transportstyrelsens föreskrifter om vändningskrav för fordonståg vars längd överstiger 24,0 meter och utrustningskrav för fordon som ingår i sådant fordonståg https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202012_126.pdf

² <http://finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1992/19921257#L4P26>

understiger 4,00 meter like mycket som sidoførskjutningen understiger 0,80 meter. Kombinationens inre sida ska dock röra sig längs en cirkelbåge med minst 3,7 meters radie. Under transporten ska behövlige tekniska uppgifter över fordonet och kombinationen medföras för påvisande av att kraven på vändningsförmåga uppfylls. I fråga om vändande transport i enlighet med detta moment ska transportören och föraren kontrollera att transport längs den transportrutt som ska användas är möjlig utan risk för sammanstötning med konstruktioner längs körbanans sidor».

3. Närmere om forslaget

3.1 Adgang til å benytte modulvogntog type 1 og 2 samt 24-metersvogntog på veger som er tillatt for tømmervogntog med lengde inntil 24,00 m

3.1.1 Endringer i veglistene

I skrivende stund er det ikke avklart om modulvogntog og 24-metersvogntog skal kunne kjøre på alle veger i tømmerveglisten, eventuelt at det tas inn et par ekstra kolonner der for å vise om det gjelder begrensninger for modulvogntog, eller om veglistene for modulvogntog utvides med de delene av tømmervegnettet som er egnet for modulvogntog. Konklusjonen avhenger blant annet av utfallet av vurderingen av kriteriene knyttet til gående og syklende i NA-rundskriv 2016/1. Videre er det heller ikke avklart hvordan eventuelle andre former for differensiering mellom tømmervogntog og modulvogntog bør fremgå i veglistene.

3.1.2 Vekter

Dagens modulvogntogvegnett har tillatt totalvekt enten 50 eller 60 tonn, og er alltid Bk10. I rundskriv NA 2016/1 er det et vilkår at vegen står i Bk10/50 for å kunne vurderes for modulvogntog. Tømmervegnettet strekker seg også over øvrige bruksklasser, både BkT8/50 og BkT8/40, og enkelte steder også Bk8/32. Når tømmervegnettet åpnes for modulvogntog, vil modulvogntogene og 24-metersvogntogene dermed også kunne trafikkere strekninger med lavere tillatte aksellast og totalvekt, forutsatt at de overholder de gjeldende vektbestemmelsene for vegen.

Vegdirektoratet antar at modulvogntogene og 24-metersvogntogene i større grad enn tømmervogntogene vil kunne nyttiggjøre seg av veger i BkT8/50 og BkT8/40 ettersom en stor andel av modulvogntogene utfører volumtransporter. Dette kan bety at modulvogntog og 24-metersvogntog vil trafikkere veger hvor det i praksis aldri kjører 24 m tømmertransporter. Vi er imidlertid usikre på om det faktisk vil forekomme modulvogntog eller 24-metersvogntog på BkT8/40, eller om man oppnår det lastvolumet man trenger for å nå totalvekt 40 tonn på et vanlig 19,50-vogntog.

Selv om største tillatte totalvekt for tømmertransport ble økt fra 56 til 60 tonn i 2013, gjenstår fortsatt ca. 205 km veg med tillatt vogntoglengde 24 m og tillatt totalvekt 56 tonn. På veger hvor tillatt totalvekt for tømmervogntog er 56 tonn, vil tilsvarende regler gjelde for tillatt totalvekt for modulvogntog type 1 og 2 og 24-metersvogntog og for slepvogn og dolly med semitrailer som inngår i slike vogntog. Vogntoget vil altså kunne ha totalvekt inntil 56

tonn forutsatt at det har den avstand fra første til siste aksel som kreves for 56 tonn i § 5-5 nr. 3 bokstav a. Slepvoan og dolly med semitrailer vil kunne ha totalvekt inntil 32 tonn forutsatt avstand fra første til siste aksel minst 5,80 m. På samme måte som det ikke er laget noen egen regel om økt tillatt totalvekt for påhengsvogn i et modulvogntog 2 med tillatt totalvekt 60 tonn, vil det heller ikke gis noen spesielle regler om dette for totalvekt 56 tonn.

3.1.3 Stigning og vintervedlikehold

Forskrift om bruk av kjøretøy stiller ikke krav om at tømmervogntog skal ha tandemdrift for å kunne ha totalvekt over 50 tonn vinterstid. Et slikt krav ble vurdert da tillatt totalvekt ble økt fra 56 til 60 tonn, men ble ansett som overflødig da alle tømmervogntog allerede hadde slik utrustning. Et krav om tandemdrift for modulvogntog for totalvekt over 50 tonn ble avvist allerede ved utformingen av prøveordningen i 2008.

Som følge av dette er tillatt totalvekt for modulvogntog begrenset til 50 tonn totalvekt i perioden 1. november – mandag etter 2. påskedag (16. oktober – 30. april i Nordland og Troms og Finnmark) på veger som tillates for 60 tonn totalvekt sommerstid, dersom det er mer enn 6 % stigning og vegen ikke har vinterdriftsklasse A eller B, det vil si barvegsstrategi. For tømmertransport gjelder ingen tilsvarende begrensning, i hovedsak fordi tømmervogntogene som beskrevet har tandemdrift som sikrer god fremkommelighet også på vinterføre.

Da Vegdirektoratet foreslo å kunne benytte 24 m vogntog på modulvogntogvegnettet, ble det ikke foreslått krav om tandemdrift ettersom modulvogntog ikke har krav om tandemdrift i dag. Dessuten vil vogntogene være omfattet av de samme vektbegrensningene vinterstid som gjelder for modulvogntogene. Når modulvogntog type 1 og 2 og 24-metersvogntogene gis adgang til å trafikkere tømmervegnettet, oppstår spørsmålet om begrensningen modulvogntog har til 50 tonn vinterstid skal videreføres og om den skal gjelde for tømmervogntogene i tillegg til modulvogntogene og 24-metersvogntogene.

Vegdirektoratet ser det som mest hensiktsmessig å opprettholde vektbegrensningen for modulvogntog og 24-metersvogntog. Dette fordrer imidlertid at det gjøres et arbeid for å identifisere hvilke strekninger på tømmervegnettet begrensningene vil gjelde for. Hvorvidt dette må skje før tømmervegnettet åpnes for modulvogntog, eller om det kan skje fortløpende, må avklares i løpet av høringsperioden. Det samme gjelder hvordan eventuelle begrensninger skal fremgå i veglistene.

3.1.4 Veger som er tillatt for tømmertransport med lengde 22,00 m

Ifølge forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 nr. 1 kan transport av tømmer utføres med inntil 22,00 meter vogntoglengde på veg som er merket 22,00 meter og med inntil 24,00 meter vogntoglengde på veger som er merket 24,00 meter i veglistene for tømmertransport. Siden tillatt vogntoglengde for tømmertransport ble økt til 24,00 meter i 2013, har veger med vogntoglengde 22,00 m gradvis blitt faset ut. Noen strekninger gjenstår imidlertid fortsatt, i

all hovedsak kommunale veger og noen få fylkesvegstreknings. Slike veger vil ikke være tillatt å trafikkere med modulvogntog type 1 og 2 og 24-metersvogntog.

3.2 Endring av sporingskrav for modulvogntog type 1 og 2

3.2.1 Historikk og bakgrunn

Sporingskrav for tømmer 22 og senere 24 m har alltid vært å kunne snu 360 grader mellom 12,50 og 2,00 m. Ved oppstart av prøveordningen for modulvogntog i 2008 ble sporingskravet satt til det samme som for tømmervogntog. I september 2013 ble kravet så endret til 120 grader mellom to konsentriske sirkler med radius 16,50 meter og 7,50 meter. I forbindelse med etableringen av kriteriene for vurdering av modulvogntogstreknings ble kravet endret på nytt, til dagens krav (180 grader mellom 12,50 og 2 m for MVT type 1 og 2 og 180 grader mellom 13,00 og 2 m for MVT type 3).

NA-rundskriv 2016/1 krever at det skal være tilstrekkelig plass på vegen til at modulvogntogene kan oppfylle trafikkreglenes § 5 nr. 1, det vil si kravet om at kjøretøy må holdes godt innenfor kjørefeltet, det vil si ikke krysse kant- og midtlinjer. For å sikre dette krever rundskrivet at kurver med radius mindre enn 100 meter og streknings med vegbredde mindre enn 6,30 meter skal simuleres for å se om to modulvogntog kan møtes.

Simuleringene legger til grunn at modulvogntogene oppfyller dagens sporingskrav.

3.2.2 Skjerpning av sporingskrav

Som beskrevet stilles det i dag forskjellige krav til sporing til tømmervogntog og modulvogntog. Tømmervegnettet er i stor grad bygget etter standarder hvor tømmervogntogene ligger til grunn. For at modulvogntog skal kunne trafikkere dette vegnettet, må de være underlagt det samme sporingskravet. Sporingskravet til modulvogntog type 1 og 2 må dermed endres til det samme kravet som for tømmervogntog. 24-metersvogntog er allerede underlagt det samme sporingskravet som tømmervogntog. Vegdirektoratet foreslår derfor å endre sporingskravet for modulvogntog type 1 og 2 til å kunne snu 360 grader mellom to konsentriske sirkler på 12,50 og 2,0 m.

Modulvogntog type 3 («link») vil grunnet sin konstruksjon sannsynligvis aldri kunne oppfylle dette kravet. Vi vil derfor ikke foreslå å endre sporingskravet for disse, med den konsekvens at de heller ikke vil kunne benyttes på tømmervegnettet.

Vegdirektoratet legger til grunn at en betydelig andel av dagens modulvogntog type 1 og 2 vil kunne oppfylle det nye sporingskravet. Vi har simulert svært mange forskjellige modulvogntog type 1 og 2 i TrailerWIN, og ser at de aller fleste vil kunne oppfylle sporingskravet for tømmervogntog. Vogntogene bransjen selv stilte med ved prøvekjøringen i juni 2017, oppfyller dette kravet. Vi har også undersøkt andre reelle modulvogntog type 1 og 2 basert på dimensjoner innhentet hos transportører. Undersøkelsene viser at det i de fleste tilfeller vil være uproblematisk for disse modulvogntogene å klare sporingskravet for tømmervogntog. Det viser seg imidlertid at dersom man benytter modulvogntog type 2 hvor semitrailervogntoget i seg selv har lengde 17,50 m, må man være ekstra påpasselig med hvor lang påhengsvogn man benytter.

En grunnleggende forutsetning for at en medlemsstat skal kunne tillate modulvogntog og eventuelt andre lange vogntog som for eksempel 24-metersvogntog, er at regelverket ikke er til hinder for at utenlandske transportører kan benytte seg av adgangen. Noe annet vil være i strid med reglene om modulvogntog i direktiv 96/53/EF. Det norske sporingskravet for modulvogntog kan derfor ikke være så strengt at transportørene må bygge sine kjøretøy spesielt for å benyttes i modulvogntog. I praksis må det være mulig å benytte et typisk EU-vogntog, altså en toakslet trekkvogn med treakslet semitrailer og total lengde 16,50 m, i modulvogntog i Norge. Vegdirektoratet antar at dette ikke vil være et problem da de europeiske semitrailervogntogene på 16,50 m har litt bedre sporingsegenskaper enn norske semitrailervogntog med lengde opp mot 17,50 m.

Dersom høringsinstansene er uenige i Vegdirektoratets vurderinger av hvorvidt dagens modulvogntog vil klare det nye sporingskravet, ber vi særskilt om deres tilbakemeldinger på dette.

3.2.3 Sporingskrav og sporingsegenskaper

Selv om modulvogntog type 1 og 2 er underlagt det samme sporingskravet som tømmervogntog, er det forskjell på de faktiske sporingsegenskapene til disse vogntogene. Dette kan medføre at enkelte veger der det i dag er svært trangt for tømmervogntog, ikke vil være tilrådelig eller i det hele tatt mulig å trafikkere med modulvogntog. Vegdirektoratet vil forbeholde seg retten til å ikke tillate modulvogntog å trafikkere slike strekninger. Hvorvidt slike strekninger må identifiseres før tømmervegnettet åpnes for modulvogntog, eller om det kan skje fortløpende, må avklares i løpet av høringsperioden. Det samme gjelder hvordan strekningene i så fall skal identifiseres og hvordan eventuelle begrensninger skal fremgå i veglistene.

Vegdirektoratet legger til grunn at vegnettet som er tillatt for 24 m tømmer, er egnet for vogntog med lengde 24,00 m og som oppfyller sporingskravet, da mesteparten av vegnettet skal være bygget for vogntog med lengde 22,00 m og som oppfyller dette kravet. Ved bygging av veg har man altså tatt utgangspunkt i sporingskravet til slike vogntog, ikke sporingsegenskapene. Åpning av eksisterende veg for tømmervogntog på 22 eller 24 m har nok i større utstrekning skjedd på bakgrunn av vogntogenes sporingsegenskaper.

Vogntog med lengde 22,00 m og som kunne kjøre 360 grader mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 m var lenge det dimensjonerende vogntoget ved bygging av ny veg. Forrige versjon av N100 ble i oktober 2015 korrigert slik at modulvogntog type 3 skulle være dimensjonerende for nye nasjonale hovedveger, og kunne være det for øvrige hovedveger³. I 2019-versjonen av Håndbok N100 Veg- og gateutforming⁴ er modulvogntog

³ NA-rundskriv 2015/14 https://www.vegvesen.no/_attachment/1049572/binary/1064507?fast_title=NA-rundskriv+2015%2F14+Krav+til+utforming+for+modulvogntog+i+N100.pdf

⁴ https://www.vegvesen.no/_attachment/61414/binary/1355470?fast_title=H%C3%A5ndbok+N100+Veg-+og+gateutforming+%286+MB%29.pdf

tatt inn som dimensjonerende vogntog for nasjonale og øvrige hovedveger (se N100 pkt. C3).

3.3 Overgangsordning for modulvogntog type 1 og 2 som ikke oppfyller nytt sporingskrav

Etter hva Vegdirektoratet erfarer vil de aller fleste av dagens modulvogntog type 1 og 2 oppfylle dette sporingskravet. Det kan likevel forekomme modulvogntog type 2, muligens også type 1, som ikke kan oppfylle kravet. Disse vogntogene vil i en overgangsperiode kunne trafikere eksisterende vegnett for modulvogntog type 1 og 2. Vegdirektoratet foreslår å sette denne overgangsperioden til 7 år (ut 2026). Vi gjør oppmerksom på at det neppe vil bli gjort nevneverdige investeringer for å tilpasse eksisterende vegstrekninger til modulvogntog som ikke oppfyller det nye sporingskravet.

Vi ber om høringsinstansenes synspunkter på overgangsperiodens varighet.

3.4 Særlige regler for modulvogntog type 3 (link)

Modulvogntog type 3 («link») vil grunnet sin konstruksjon sannsynligvis aldri kunne oppfylle det skjerpede sporingskravet. Vi vil derfor beholde dagens regler for disse vogntogene. I overgangsperioden for modulvogntog type 1 og 2 som ikke oppfyller nytt sporingskrav, vil dagens veglister for modulvogntog fortsatt gjelde. Modulvogntog type 3 vil da kunne trafikere de vegene som er tillatt for slike i veglistene.

Det kan i utgangspunktet ikke påregnes at nye strekninger vil åpnes for modulvogntog type 3. Det kan likevel være aktuelt å vurdere nye strekninger dersom særlige forhold tilsier dette.

4. Trafikksikkerhetsmessige vurderinger

4.1 Generelt om økning i antall lengre vogntog

Teoretisk sett vil et større lastevolum kunne føre til at det blir færre tunge kjøretøy på veien. Som følge av dette vil antall lastebilkilometer for samme mengde gods synke.

TØI-rapport 1494/2016 har funnet ut at i Norge er omtrent 35 % flere drept i ulykker med tunge kjøretøy per innbygger enn gjennomsnittet for hele Europa. Spredt lokalisering av virksomheter og gode økonomiske tider har gitt mye tung godstrafikk på et veinett preget av mye svinger og lite adskilte kjøreretninger blir trukket frem som hovedforklaring til denne forskjellen mellom Norge og resten av Europa. I tillegg til dette er de norske personbilene blant de eldste i Vest-Europa noe som påvirker konsekvensen av ulykker med tunge kjøretøy negativt.

Den vanligste ulykkestypen der tunge biler er møteulykker, nesten halvparten av de alvorlige ulykkene der tungbiler er involvert er møteulykker. Det er viktig å påpeke at dette ikke betyr at tungbilene er den utløsende part i ulykken. En gjennomgang av UAG-databasen 2005 – 2014 viser at i 87% av møteulykkene er utløst av motpart. I tillegg viser denne gjennomgangen at det er registrert mistanke om selvmord i 111 av disse dødsulykkene, i 78 av disse var motpart et tungt kjøretøy.

I 9 % av ulykkene med tungbil i perioden 2010–2014 var det en fotgjenger eller syklist som omkom, denne andelen er vesentlig lavere enn i resten av Europa.

Rapporten ser også på trafikksikkerhetspotensiale og mener at å redusere trafikkarbeidet med tungbil også vil redusere antall ulykker.

4.2 Trafikksikkerhetsmessige konsekvenser av å ikke lenger benytte rundskrivet til å vurdere veger

4.2.1 Bakgrunn

TØI anbefalte i sin evaluering av prøveordningen med modulvogntog⁵ å etablere klare objektive og målbare kriterier knyttet til vegstandarden som tilsier om en strekning kan være egnet for trafikk med modulvogntog.

Vegdirektoratet fulgte opp denne anbefalingen ved å utarbeide NA-rundskriv 2015/10 *Vurdering av kriterier for vegers egnethet for modulvogntog*, senere erstattet av NA-rundskriv 2016/1 med samme navn. Rundskrivet stiller krav knyttet til vegens bruksklasse og bruer, vegbredde og kurvatur, forholdet til syklende og gående i kryss, stigningsgrad og vintervedlikehold, stigningsgrad i tunnel og planoverganger. Disse kriteriene skal ivareta både fremkommelighet for modulvogntog og andre trafikanter og trafikksikkerhetsmessige forhold knyttet til modulvogntogenes lengde. Rundskrivet skal sikre ensartet vurdering av disse forholdene.

Siden 2016 har alle nye vegstrekninger som vurderes åpnet for modulvogntog blitt vurdert i henhold til rundskrivet. Vegene som er åpnet oppfyller kriteriene, og en del veger har ikke blitt åpnet som følge av at kriteriene ikke er oppfylt.

Erfaringene fra gjennomførte vurderinger viser at der fremkommeligheten er tilfredsstillende, er det sjelden at kravene rundskrivet som gjelder trafikksikkerhet er til hinder for at en veg kan åpnes for modulvogntog. Vi vil likevel påpeke at fremgangsmåten er å først sjekke fremkommeligheten, og dersom dette kriteriet ikke er oppfylt, sjekkes ikke de øvrige kriteriene.

4.2.2 Behov for ytterligere utredning

Vegdirektoratet har i skrivende stund ikke tilstrekkelig oversikt over hvilke trafikksikkerhetsmessige konsekvenser det vil få å ikke vurdere om strekningene som er tillatt for 24 m tømmervogntog oppfyller kriteriene i NA-rundskriv 2016/1. Svært mange veger som er tillatt for 24 m tømmervogntog er i utgangspunktet utelukket fra å kunne tillates for modulvogntog, fordi de går gjennom sentrums- eller boligområder, langs skoleveg og lignende. For å sikre at hensynet til gående og syklende fortsatt ivaretas på en tilfredsstillende måte, må det derfor vurderes om forskjellen mellom egenskapene til 24 m (tømmer)vogntog og modulvogntog type 1 og 2 er så stor at veger som skal tillates for modulvogntog type 1 og 2 med nytt sporingskrav fortsatt må vurderes i henhold til

⁵ TØI rapport 1319/2014, <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=36910>

kriteriene, eventuelt om kriteriene kan justeres for å gjenspeile den faktiske forskjellen mellom tømmervogntog og modulvogntog.

Vurderingen av kriteriene knyttet til gående og syklende bør ta utgangspunkt i forskjellen mellom 24 m tømmervogntog og modulvogntog type 1 og 2, når disse er underlagt samme sporingskrav. Avhengig av hvor stor forskjell det i praksis er mellom disse typene vogntog, kan utfallet enten bli at kriteriene beholdes uendret, at de justeres (lempes) for å gjenspeile de reelle forskjellene mellom vogntogene, eller at kriteriene kan oppheves. I de to første tilfellene vil det fortsatt være nødvendig å vurdere hvilke av vegene som i dag er tillatt for 24 m tømmervogntog, som også kan tillates for modulvogntog type 1 og 2. Dette betyr igjen at det ikke vil bli noen generell adgang til å benytte modulvogntog på tømmervegnettet, men at modulvogntogvegnettet vil utvides med de delene av tømmervegnettet som oppfyller (de eventuelt justerte) kriteriene og de delene som ikke har gående eller syklende trafikk.

24-metersvogntogene har tilnærmet de samme egenskapene som vogntog med lengde 24 m. Dersom vegen allerede er tillatt for 24 m tømmervogntog, medfører ikke 24-metersvogntog noen vesentlig økning i trafikksikkerhetsrisikoen enn vogntogene vegen allerede er tillatt for. For modulvogntogenes vedkommende er det imidlertid ikke sikkert at det skjerpede sporingskravet alene vil sikre at modulvogntogene ikke innebærer noen større risiko enn tømmervogntogene.

Vegdirektoratet gikk opprinnelig ut fra at modulvogntogene etter hvert ville utfases til fordel for 24-metersvogntog. Tilbakemeldingene fra transportbransjen tyder imidlertid på at dette ikke nødvendigvis er tilfelle.

Blant annet har de store såkalte «samlasterne», opplyst at de ikke kommer til å gå over til å benytte 24-metersvogntog. Denne typen aktører utgjør en betydelig andel av transportørene som i dag benytter modulvogntog og som vil trafikkerer vegnettet som i dag er tillatt for 24 m tømmervogntog. Årsaken til at disse transportørene fortsatt vil benytte modulvogntog, er at dels at vanlige modulvogntog har plass til en ekstra rad med paller og dels at standard 40-fots containere ikke er praktisk å transportere på slepvogner. Også andre aktører som transporterer volumgods, eller ønsker å ha muligheten til å transportere både volumgods og vektgods, vil mest sannsynlig fortsette å benytte modulvogntog da disse har 1,25 m lengre lasteflate og dermed kan ta med en ekstra rad med paller. Transportører fra andre EØS-land enn Sverige, Danmark og Finland har på grunn av begrensningene i direktiv 96/53/EF ikke mulighet til å benytte 24-metersvogntog, og vil derfor i all hovedsak måtte benytte tradisjonelle modulvogntog for å oppnå større vekter og dimensjoner. Bransjer som transporterer vektintensivt gods og dermed ikke har behov for lang lasteflate for å kunne oppnå totalvekt 60 tonn, vil derimot kunne nyttiggjøre seg av 24-metersvogntog. Dette gjelder særlig transport av bulkgods som stein, grus, flis og flytende last i tank.

Vi ønsker ikke å spekulere i hvor stor andel av bedrifter som i dag benytter modulvogntog som vil gå over til å benytte 24-metersvogntog, og heller ikke hvordan fordelingen vil være

blant bedrifter som til nå ikke har hatt mulighet til å benytte modulvogntog. Vi antar også at det vil være geografiske variasjoner avhengig av hvilke bransjer som opererer i området.

En endring av sporingskravet for modulvogntog type 1 og 2 til kravet for tømmervogntog, medfører ikke uten videre at modulvogntogene får akkurat de samme egenskapene som tømmervogntogene. Som beskrevet vil det fortsatt være forskjell på de faktiske sporingsegenskapene til tømmervogntog og modulvogntog. Dette kan for eksempel forskjell på blindsonene og i så fall hvor mye, har det noe å si at modulvogntog har to tilhengere mens tømmervogntog bare har én osv.

Videre er vurderingen av om en vegstrekning i henhold til NA-rundskriv 2016/1 er egnet for modulvogntog, er basert på flere forhold enn bare modulvogntogenes plassbehov i svinger. Skjerpning av sporingskravet for modulvogntog type 1 og 2 vil dermed ikke alene være tilstrekkelig for å ivareta alle hensynene i rundskrivet, især med tanke på gående og syklende.

4.3 Tunneler

Rundskrivet krever at tunneler med bakker med lengde over 500 m og mer enn 5 % stigning, skal vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Tilsvarende vurderinger er ikke gjort for tømmertransporter med lengde 24,00 m og totalvekt 60 tonn. I løpet av høringsperioden vil Vegdirektoratet også vurdere hvilke konsekvenser kan det få at vi nå tillater modulvogntog i slike tunneler, og hvilke tiltak vil vi eventuelt foreslå for å motvirke/kompensere for negative konsekvenser.

4.4 Planoverganger

NA-Rundskriv 2016/1 forutsetter at dersom det er jernbaneplanoverganger på en strekning og det vurderes å tillate modulvogntog, eventuelt både 24 m tømmervogntog og modulvogntog, skal Bane NOR kontaktes slik at de kan risikovurdere planovergangen. Der Bane NOR ikke finner sikkerheten godt nok ivaretatt, kan det vurderes om risikoreduserende tiltak skal iverksettes. De aller fleste vegstrekninger som vurderes for modulvogntog, er allerede tillatt for tømmervogntog med lengde 24,00 m. Bane NOR vurderer dermed hvilken økning i risiko det vil medføre å tillate at vogntog med 1,25 m større lengde krysser disse planovergangene.

Planoverganger i tømmervegnettet er ikke blitt vurdert på samme måte. Bane Nor har flere ganger gitt uttrykk for at de er generelt bekymret over alt som kan medføre at kjøretøy bruker lenger tid over våre planoverganger, og over faktorer som kan medføre at risikoen øker for at kjøretøy kan sette seg fast på planovergangene. Økt frekvens av lange/tunge kjøretøyer, kjøretøy med mindre bakkeklaring, kjøretøy med dårligere sporingsegenskaper og kjøretøy med mindre trekraft er noen faktorer som kan øke risikoen for sammenstøt mellom tog og kjøretøy på planoverganger.

Vegdirektoratet vil i løpet av høringsperioden avklare med Bane Nor hvordan åpningen av tømmervegnettet for modulvogntog type 1 og 2 bør håndteres.

5. Kontroll og sanksjoner

Endring av sporingskravet for modulvogntog vil ikke innebære noen endring i hvordan kravene kontrolleres og håndheves.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget vil innebære at et langt større antall transportere kan ha totalvekt 60 tonn. Tillatt aksellast økes ikke. Selv om tillatt aksellast ikke økes kan forslaget likevel innebære et økt vedlikeholdsbehov, spesielt for veger som består av mange, tynne veglag. Samtidig reduseres vegbelastningen og vedlikeholdsbehovet noe fordi to modulvogntog kan erstatte tre vanlige vogntog. Denne tommelfingerregelen vil også normalt være gjeldende for 24 m vogntog.

Forslaget kan potensielt gi en miljøgevinst ved at to modulvogntog kan erstatte tre vanlige vogntog.

Transportører som i dag benytter modulvogntog som ikke oppfyller det nye sporingskravet, må anskaffe vogntog som vil oppfylle dette kravet dersom de ønsker å trafikkere tømmervegnettet.

Potensiell økt konkurranse fra svenske, danske og finske aktører kan få negative økonomiske konsekvenser for norske transportører. Særlig adgangen til å benytte 24-metersvogntog på tømmervegnettet vil potensielt føre til økt konkurranse fra svenske aktører. Konkurransen vil i utgangspunktet være begrenset til temperaturkontrollerte kjøretøy som i henhold til § 5-4 nr. 5 bokstav b kan ha bredde 2,60 m også i Norge, men Vegdirektoratet kan ikke utelukke at svenske aktører investerer i materiell med bredde 2,55 m for å kunne kjøre i Norge.

Åpning for modulvogntog på tømmertransportvegnettet kan medføre at kommuner og fylkeskommuner ønsker å sette ned tillatt totalvekt fra 60 til 50 tonn for å unngå økte kostnader til vedlikehold av veger og bruer. Dette vil i så fall ramme eventuell skognæring i området negativt da disse ikke lenger vil kunne utføre tømmertransport med totalvekt 60 tonn.

Åpningen vil også kunne få konsekvenser for mobilkraner og spesialtransport. Økningen i trafikk med 60-tonnsvogntog kan medføre at en del bruer som i dag er tillatt for mobilkraner inntil 65 tonn med dispensasjon uten tidsbegrensning må beregnes på nytt, hvor utfallet kan bli at vegen ikke lenger kan inngå i vegliste for 12/65. I tillegg er det en risiko for at det vil kreves brufølge for tunge spesialtransporter på en del bruer hvor disse i dag kan kjøres uten følge. Vegdirektoratet antar at slike beregninger kan gjøres i etterkant av at de nye reglene trer i kraft.

Økt trafikk med vogntog med totalvekt 60 tonn kan medføre at vegeiere får vedlikehold av veger og bruer. Dersom begrensningen i tillatt totalvekt i vinterhalvåret fjernes, kan det dessuten medføre økt behov for vintervedlikehold for å sikre tilstrekkelig fremkommelighet på vinterføre for modulvogntog og 24-metersvogntog.

Kommuner og fylkeskommuner må besørge og bekoste eventuelle nye bruberegninger. Statens vegvesen har ikke operativ forvaltning av fylkesvegbruer.

Økt transport av større vogntog på tømmerveinettet vil kunne medføre at det må legges bedre til rette for kontroll av større vogntog på dette vegnettet.

8. Konklusjoner og forslag til forskriftstekst

8.1 Konklusjoner

På bakgrunn av vurderingene i det foregående, foreslår Vegdirektoratet å endre sporingskravet for modulvogntog type 1 og 2 tilsvarende kravet til tømmervogntog, for å legge til rette for at disse skal kunne trafikkere strekninger som er tillatt for 24 m tømmervogntog.

I løpet av høringsperioden vil Vegdirektoratet arbeide videre med å avklare om hele vegnettet som er tillatt for 24 m tømmer kan tillates for modulvogntog type 1 og 2 og 24-metersvogntog, eller om det fortsatt vil være behov for å vurdere strekningene konkret ut fra ett eller flere kriterier.

8.2 Forslag til forskriftstekst

I forskrift om bruk av kjøretøy gjøres følgende endringer:

§ 5-5 nr. 2 gjøres følgende endringer:

Bokstav e pkt. 3 første ledd skal lyde:

Fra 1. januar 2027 skal slike modulvogntog oppfylle sporingskrav som angitt i bokstav g første ledd. Fra 1. januar 2027 skal slike modulvogntog oppfylle sporingskrav som angitt i bokstav g første ledd.

Ny bokstav g skal lyde:

g. Modulvogntog som beskrevet i bokstav b pkt. 1 og 2, som kan kjøres 360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter, kan kjøres på veger merket 24,00 m i veglister for tømmertransport gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.

Tillatt aksellast og totalvekt for tømmertransport gjelder tilsvarende for modulvogntog.

På veger med tillatt totalvekt 56 tonn, er største tillatte totalvekt 32 tonn for dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere som inngår i modulvogntog som beskrevet i bokstav b pkt. 1.

I § 5-5 nr. 7 gjøres følgende endringer:

Nr. 7 innledende tekst skal lyde:

7. Særlige bestemmelser om vogntog med lengde 24,00 m ~~på veger som er tillatt for modulvogntog~~

Bokstav a skal lyde (endring i *uthevet kursiv*):

På veger som er tillatt for **transport av tømmer med lengde 24,00 m** i veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a, tillates også vogntog bestående av lastebil N2 og N3 med slepvogn O3 og O4 med lengde inntil 24,00 m.

Bokstav f skal lyde:

For totalvekt 60 tonn, skal avstanden mellom vogntogets første og siste aksel være minst 19,00 meter. På veg med tillatt totalvekt 60 tonn er tillatt totalvekt ved kortere avstand enn 19,00 meter gitt i denne paragraf nr. 3 bokstav a.

På veger hvor største tillatte totalvekt for transport av tømmer er angitt som 56 tonn, tillates slike totalvekter som angitt i nr. 3 bokstav a inntil 56 tonn.

Bokstav g nytt annet ledd skal lyde:

For slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i vogntog med tillatt totalvekt inntil 56 tonn etter bokstav f annet ledd, er største tillatte totalvekt 32 tonn dersom slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 5,80 meter.

Bokstav h skal lyde:

Tillatt aksellast og totalvekt for tømmertransport gjelder tilsvarende for 24-metersvogntog.