

Til

Vegdirektoratet

DERES REF.: 20/45980-1

VÅR REF.: Heidi Finstad

Oslo, 14. mai 2020

Høringsinnspill – Modulvogntog type 1 og 2 og 24-meters vogntog på tømmervegnettet

Treindustrien viser til høring om Modulvogntog type 1 og 2 og 24-meters vogntog på tømmervegnettet. Vi oversender her våre innspill.

Treindustrien er bransjeorganisasjon for produsenter av byggematerialer i tre med medlemsbedrifter innen treindustri, trelastproduksjon, limtrefabrikker, elementprodusenter mv. Medlemmene er viktige leverandører av halvfabrikata til annen treforbrukende industri og leverer råvarer til treforedlings-, sponplate- og fiberplate-industrien og produsenter av bioenergi. Treindustrien inngår i Byggenæringens Landsforening og NHO-felleskapet.

Produksjon av trelast og byggevarer innebærer transport av store volumer. Tømmer og råvarer skal fraktes til produksjonssted, biprodukter som flis skal videre til annen industri, og ferdigvarer skal ut til markedet nasjonalt og internasjonalt. Transportkostnader utgjør en betydelig del av totale utgifter for bedriftene og marginene er små. Konkurransedyktige rammebetingelser innen samferdsel er derfor helt avgjørende for norsk konkurransekraft i vår sektor.

Mer effektiv transport vil også bidra i klimasammenheng, og er et av tiltakene som trekkes fram i Klimakur 2030. Innføring av tømmervogntog på 24 meter og 60 tonn har redusert antall transportere og utslipp ved frakt av tømmer og bedret kostnadseffektiviteten betydelig. Når det gjelder modulvogntog til frakt av flis og ferdig-/byggevarer ut i markedet har det derimot tatt tid å få effekt av modulvogntog-ordningen. Det ble i 2014 åpnet for bruk av modulvogntog i Norge, men hver veistrekning må slik det er nå vurderes og åpnes for seg. Næringslivet er avhengig av sammenhengende strekninger fra industri og ut til markedet for å kunne ta i bruk modulvogntog til frakt av biprodukter og ferdigvarer. Mens flere hovedveier/riksveier er åpnet, har flere strekninger fra industri og ut til hovedveinettet ikke vært åpnet for modulvogntog. Dermed har svenske produsenter kunnet kjøre med modulvogntog inn til kunder i Norge, mens norske produsenter ikke har hatt samme mulighet. Dette har medført en uheldig konkurransevridning.

Prosessen med å få åpnet helhetlige strekninger er komplisert og involverer flere veieiere, kommuner, fylker, staten og Statens Vegvesen. Dette er svært ressurskrevende å følge opp både for næringslivet og myndigheter.

For å legge til rette for effektiv transport må man ha gode løsninger for både råvaretransport og ferdigvaretransport for å sikre norsk konkurransekraft. Utelukkende fokus på råvaretransport (tømmer) bygger ikke opp

konkurranseskraften til norsk industri som skal ha sine ferdigvarer ut i markedet, både lokalt og for eksport. Som det påpekes i høringsnotatet, er det åpnet for 24 m tømmertransport på vegstrekninger på til sammen 55 000 km. Til sammenlikning er det kun åpnet for modulvogntog på ca. 5 150 km. Dette gir ulike konkurransevilkår for råvaretransport og transport av ferdigvarer. Det er avgjørende å åpne for modulvogntog på flere strekninger raskt. En åpning for modulvogntog type 1 og 2 samt 24-meters vogntog på tømmerveg-nettet vil bety vesentlig flere strekninger. Dette vil være svært positivt for næringslivet.

For Treindustrien er det avgjørende å kunne ta i bruk modulvogntog, og at det tilrettelegges slik at man raskt får effekt av ordningen. Samtidig må det sikres at transport som i dag foregår på en effektiv måte, slik som tømmertransport, ikke får begrensninger.

I forslaget som nå er på høring foreslås det å åpne for modulvogntog type 1 og 2, samt 24-metersvogntog på tømmerveinettet.

Treindustrien mener:

- Treindustrien støtter åpning av tømmervegnettet for modulvogntog.
 - Det er mer effektivt å åpne hele tømmerveinettet for modulvogntog, og deretter ved behov legge begrensninger på enkeltstrekninger der særlige forhold tilsier det. Dette framfor et utgangspunkt der alle veier er stengt og må åpnes hver for seg.
 - Der det eventuelt legges begrensninger for modulvogntog må det iverksettes tiltak for å få åpnet strekningene/utbedre flaskehals, dersom dette er strekninger av betydning for næringslivet.
- Åpning av tømmervegnettet for modulvogntog og 24- meters vogntog må ikke føre til at veier nedskrives.
 - Dersom det legges begrensninger for modulvogntog på enkeltstrekninger må det sikres at tømmervogntog ikke rammes.
- Det må være et mål å få en effektiv og minst mulig ressursbelastende prosess med å åpne for modulvogntog og 24-meters vogntog.
- Like konkurransevilkår er viktig, også mellom råvaretransport og transport av ferdigvarer.

For norsk treindustri er det modulvogntog type 1, samt 24-meters vogntog som er aktuelt å benytte. Disse ligger tett opptil tømmervogntog når det gjelder sporingsegenskaper. 24-meters vogntogene vil ha 7 aksler, mens det er mest vanlig med 8 aksler på type 1 (kan ha 7). På 24-meters vogntogene vil det være montert tvillinghjul. For modulvogntogene av type 1 kan det være vogntog med enkeltmonterte hjul, men til bruk for vår næring vil mange av disse også ha tvillingmonterte hjul. Modulvogntogene og 24-meters vogntogene som benyttes av norsk treindustri har dermed svært like egenskaper som tømmervogntogene.

Åpningen for modulvogntog på tømmerveinettet skal skje ved å endre sporingkravene til modulvogntog type 1 og 2 til det samme som for tømmervogntogene. Det foreslås en overgangsordning på 7 år, der modulvogntog som eventuelt ikke klarer kravene kjører på dagens modulvogntogveier. Etter dette vil det slik Treindustrien forstår, være slik at alle modulvogntog type 1 og 2 må klare de nye sporingkravene. For transport som benyttes av treindustri vil dette være en tilfredsstillende løsning.

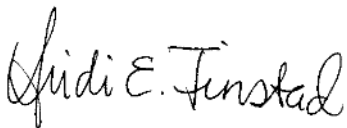
Vegdirektoratet vurderer å fortsatt ha en egen vegliste for tømmervogntog og en for modulvogntog. Dette for å tydeliggjøre strekninger der det er begrensninger. Treindustrien mener det bør vurderes å legge begge kategoriene inn i samme vegliste og opprette en kolonne for unntak, der særskilte forhold tilsier det.. For

modulvogntog som ikke klarer sporingskravene (slik som type 3) beholdes eksisterende vegliste for modulvogntog.

For en del vegstrekninger som ikke er veigruppe A eller B, og med stigninger over 6 %, vurderer Vegdirektoratet å begrense totalvekt til 50 tonn for modulvogntog og 24-meters vogntog i vintersesongen. Tømmervogntog har i dag ikke denne begrensningen da de aller fleste har drift på 2 aksler og god fremkommelighet. Treindustrien mener at det ikke er nødvendig med 50 tonns begrensning for modulvogntog forutsatt at de har drift på 2 aksler, på lik linje med tømmerbilene. For kjøretøy med drift på kun 1 aksel bør det legges begrensninger på 50 tonn for vinter-halvåret der det er nødvendig med tanke på trafiksikkerhet og fremkommelighet. Dersom det ikke mulig å innføre unntak basert på om kjøretøyet har drift på 1 eller 2 aksler, bør totalvekten om vinteren begrenses til 50 tonn for modulvogntog, men ikke for 24-meters vogntog og tømmervogntog, på veistrekninger som ikke er i veigruppe A eller B og med stigning over 6 %.

Avslutningsvis vil Treindustrien igjen understreke den positive betydningen det vil ha for norsk industri og næringsliv å få åpnet en større del av veinettet for modulvogntog og effektiv transport. En åpning av tømmerveinettet for modulvogntog type 1 og 2, samt 24-meters vogntog vil gi rask effekt.

Med hilsen
Treindustrien



Heidi Finstad
Adm. Direktør