

20. juni 2007

Deres ref.: 2005/022418-007

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

HØRING VEDRØRENDE PRØVEORDNING OM Å TILLATE MODULVOGNTOG MED LENGDE INNTIL 25,25 METER OG TOTALVEKT OPP TIL 60 TONN

Vi viser til høringsbrev fra Vegdirektoratet datert 19. mars 2007 angående prøveordning med lengre og tyngre vogntog på deler av det norske vegnettet, basert på føringer fra Samferdselsdepartementet. Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom avgir herved en felles uttalelse.

Lengre og tyngre vogntog – feil medisin

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom jobber for at mer gods skal gå på sjø og bane framfor på veg, for å redusere vegtransportens utslipp av klimagasser og andre miljøproblemer. Som vi beskriver nærmere i denne uttalelsen, peker mye i retning av at 25,25 meter lange og 60 tonn tunge vogntog på det norske vegnettet vil styrke vegtransportens attraktivitet i forhold til sjø og bane – samtidig som de økte kostnadene skyves over på samfunnet. De kanskje viktigste prøvestrekningene som er foreslått for slike kjøretøy i Norge – til/fra Østfold, Oslo og Drammen – er strekninger der jernbane og delvis sjø bør være gode transportalternativ.

Norge opplever en økt etterspørsel etter jernbanetransport. Virkemidlene må heller brukes slik at jernbanens potensial utnyttes – framfor at det legges til rette for større vogntog på vegene, som kan svekke jernbanens konkurransekraft. Vi mener at effektiviseringsgevinsten av større vogntog ikke står i forhold til ulempene og kostnadene som oppstår andre steder.

De miljømessige effektene av eventuelle effektiviseringsgevinster er diskutabile. Slike gevinster resulterer gjerne i (krav om) reduserte priser, økt etterspørsel og dernest økt belastning, og ikke til redusert ressursbruk, som det ofte argumenteres med. Derved blir også beregningene over CO₂-utslipp og vegslitasje uholdbare. Effektiviseringsgevinster bør primært tas ut gjennom tiltak som øker fyllingsgraden (belegget) på bilene, ikke gjennom tiltak som gir vesentlige negative effekter.

Vi vil peke på følgende mulige konsekvenser for veg og trafikk dersom lengre og tyngre vogntog tillates:

- Økt slitasje på vegnettet er naturligvis avhengig av omfanget større vogntog eventuelt vil få. Vi anser det imidlertid som sannsynlig at driftsutgiftene (til vintervedlikehold) vil øke.
- Økt utrygghet for øvrige trafikanter, på grunn av enda større forskjeller på kjøretøy enn i dag, kan øke presset for at det skal bygges flere firefeltsveger

enn vi ellers ville opplevd. Det kan også bli sterkere krav om raskere ombygging av enkle vegkryss til arealkrevende toplanskryss.

- Miljøbelastningen (støy, vibrasjoner, forurensing fra presset motor) vil kunne øke betydelig, dersom omfanget blir stort. Det vil neppe få store konsekvenser for ekvivalent støynivå, men derimot for maksimalt støynivå, som om natta er av vesentlig betydning og kan bidra til økt krav om dempingstiltak eller i verste fall bygging av omkjøringsveger i verdifulle områder på enda flere strekninger.
- Det kan komme nye standardkrav og behov for krabbefelt flere steder.
- Det kan fort oppstå press for at prøveordningen skal bli permanent og utvides til å gjelde flere strekninger, bl.a. for at investeringer i lengre og tyngre vogntog lettere skal kunne forsvares, og for å utjevne forskjeller mellom landsdeler. Dersom ordningen utvides til flere strekninger, vil presset for vegutbygging kunne øke ytterligere, med krav om enda mer "strømlinjeformet" geometri, og med enda mer arealbruk som resultat.

Fra før av, med dagens regelverk, har vi store problemer med å bringe eksisterende vegnett opp på et forsvarlig nivå, uten å ødelegge natur, svekke miljøet og bruke uforholdsmessig mye ressurser. Det lar seg neppe gjøre uten reduserte trafikkmengder flere steder, reduserte krav til fartsnivå, omprioriteringer fra store nyanlegg til flere sikkerhetsmessige og miljømessige utbedringer samt bedre tilrettelegging for overføring av trafikk fra veg til sjø og bane.

Diskusjonen om store vogntog, eller monstertrailere, pågår ikke bare i Norge. Saken er høyaktuell også i Tyskland. På oppdrag for [transportdepartementet](#)¹ er det gjennomført to studier: en om konsekvensene av nye kjøretøy på hovedvegnettet², utført av [Bundesanstalt für Straßenwesen](#), og en annen om konsekvenser for transportmiddelbruken³, utført av firmaet [K+P Transport Consultans](#). Den tyske transportministeren Wolfgang Tiefensee har gått tydelig ut og sagt at studiene bekrefter hans skepsis mot lengre og tyngre vogntog.

Den første studien viser bl.a. at belastningen på bruer vil øke, og at det blir nødvendig med tiltak for bedre tunnelsikkerhet. I tillegg vil lengre og tyngre vogntog øke trafikksikkerhetsrisikoen. Ifølge det tyske transportdepartementet vil innføring av 60-tonnstrailere øke veginvesteringsbehovet med i størrelsesorden 4–8 milliarder euro. Den andre studien viser at lengre og tyngre vogntog vil kunne føre til en betydelig reduksjon i kombinerte transport, dvs. at godset overføres fra jernbane og kanaler til veg. Studien antyder en reduksjon i kombinerte transport på over 30 prosent, målt i tonn.⁴ I tillegg kommer mulige overføringer av annen type jernbanegods til veg, noe studien ikke har sett nærmere på. Den tyske paraplyorganisasjonen Allianz pro Schiene har for øvrig skrevet et [bakgrunnsnotat](#).

¹ Nyhetsoppslag på det tyske transportdepartementets nettside fra 3. mars 2007: <http://www.bmvbs.de/-,302.987988/Tiefensee-Skepsis-bei-Gigaline.htm?global.back=/>

² Rapporten *Auswirkungen von neuen Fahrzeugkonzepten auf die Infrastruktur des Bundesfernstraßennetzes*: http://www.bmvbs.de/Anlage/original_987986/BAST-Studie-Gigaliner.pdf

³ Rapporten *Verkehrswirtschaftliche Auswirkungen von innovativen Nutzfahrzeugkonzepten*: http://www.bmvbs.de/Anlage/original_987987/K-P-Studie-Gigaliner.pdf

⁴ Alpekryssende trafikk er da holdt utenom.

om lengre og tyngre vogntog, som ligger på deres nettside.⁵ Det samme har den europeiske organisasjonen [Transport & Environment](#).⁶

Dersom konklusjonene fra de tyske studiene er overførbare til hjemlige forhold, vil større og tyngre vogntog på det norske vegnettet være dramatisk og stikk i strid med politiske mål om å få mer gods på bane. I Norge utgjør de kombinerte transportene en stor andel av godset som går på jernbane. Denne transportformen må ikke undergraves, men styrkes. Det vil også være feil å innføre kjøretøy som gir økte infrastrukturkostnader og større ulykkesrisiko.

Konkrete synspunkter på det foreslåtte prøveprosjektet

Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom tar sterk avstand fra prøveordningen med lengre og tyngre vogntog på deler av det norske vegnettet. Som beskrevet i denne uttalelsen peker mye i retning av at lengre og tyngre vogntog vil gi flere negative effekter, noe som igjen vil bidra til å undergrave andre politiske mål.

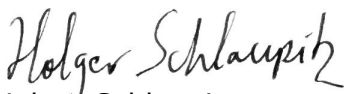
Vi frykter at presset for å gjøre prøveordningen permanent og utvide den til flere strekninger, vil kunne bli stort. Når en praksis først er etablert og det er gjort investeringer, blir det vanskelig å reversere den. Vi mener det er svært kritikkverdig at det ikke foreligger en grundig konsekvensutredning som grunnlag for å si ja eller nei til prøveordningen. En konsekvensutredning må analysere de langsiktige virkningene for bl.a. klimagassutslipp og lokale og regionale miljøskader.

Dersom prøveordningen likevel bli gjennomført – mot våre klare anbefalinger – krever Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom at:

- strekningene som i stor grad går parallelt med jernbanen (E 6 / E 18 Svinesund–Oslo–Drammen med tilknytningsveger), tas ut av prøveordningen
- det gjennomføres en grundig konsekvensutredning etter at prøveordningen er ferdig 31. desember 2010

Ifølge høringsbrevet planlegges prøveordningen igangsatt 1. juli 2007, 11 dager etter at høringsfristen er gått ut. I det minste av respekt for høringsinstansene forventer vi at det ikke igangsettes noen prøveordning før Statens vegvesen har fått tid til å gå gjennom og vurdere alle høringsuttalelsene på en grundig måte.

Med vennlig hilsen



Holger Schlaupitz
fagrådgiver i Norges Naturvernforbund

Lene Liebe (sign.)
2. nestleder i Natur og Ungdom

Kopi: Samferdselsdepartementet

⁵ *Hintergrundpapier zur Debatte um die Zulassung überlanger und/oder überschwerer Lkw*: http://www.allianz-pro-schiene.de/cms/upload/media/PMs/PMs_07/070301_K_P_Studie_60_Tonner/070301_Argumentationspapier_60_Tonner.pdf

⁶ *Longer and heavier lorries (LHLs) and the environment*: http://www.transportenvironment.org/docs/Publications/2007/2007-04_lhls_position_paper.pdf