



**Statens vegvesen**

# **Høringsnotat**

Økning av tillatt totalvekt for transport av tømmer fra 56 til 60 tonn m.m.

Forslag til endring av forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg pkt. 2, 3 og 7

Vegdirektoratet

Trafikant- og kjøretøyavdelingen

24. mai 2013

## Innhold

1. Innledning.....	4
1.1 Innledende bemerkninger .....	4
1.2 Bakgrunn .....	4
1.2.1 Bakgrunn for forslaget .....	4
1.2.2 Historikk.....	5
2. Gjeldende regelverk .....	7
2.1 Nasjonalt regelverk .....	7
2.1.1 Transport av tømmer .....	7
2.1.2 Modulvogntog .....	8
2.2 EØS-rettslig regelverk.....	9
2.3 Annet skandinavisk regelverk .....	10
2.3.1 Sverige.....	10
2.3.2 Finland.....	10
3. Forslaget – redegjørelse og begrunnelse .....	11
3.1 Hovedtrekk ved forslaget .....	11
3.2 60 tonn totalvekt eller Bk10/60 tonn? .....	12
3.3 Økning av tillatt totalvekt for tømmervogntog fra 56 til 60 tonn – forskriftens pkt. 7 bokstav f .....	13
3.3.1 Tillatt totalvekt 56 tonn og 60 tonn– transport av tømmer .....	13
3.3.2 Forholdet mellom tømmervegnettet og modulvogntogvegnettet .....	14
3.4 Vilkår for vogntogvekt 60 tonn for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog.....	15
3.4.1 Avstand fra første til siste aksel – tømmervogntog.....	15
3.4.2 Avstand fra første til siste aksel – modulvogntog .....	16
3.4.3 Minsteavstand – tømmervogntog .....	16
3.4.4 Minsteavstand – modulvogntog .....	17
3.4.5 Antall aksler – tømmervogntog .....	18
3.4.6 Antall aksler – modulvogntog .....	18
3.4.7 Vilkår for vogntogvekt 56 tonn – tømmervogntog – forskriftens pkt. 7 bokstav f nr. 3.....	18
3.4.8 Lengde uten gods – tømmervogntog – forskriftens pkt. 7 bokstav f nr. 4 .....	19
3.5 Økt tillatt totalvekt for slepvogn som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt 60 tonn – forskriftens pkt. 2 ny tabell 2b og pkt. 7 bokstav g.....	19

3.5.1	Tillatt totalvekt ut over hva som følger av tabell 2 .....	19
3.5.2	Vilkår for totalvekt over 30 tonn for slepvogn med 4 aksler eller flere .....	20
3.5.3	Aksellaster .....	22
3.6	Dolly med semitrailer – forskriftens tabell 2a og 2b.....	22
3.7	Andre endringer i dagens tabell 2.....	23
3.8	Høydebegrensning for slepvogn – opprettholdelse av dagens høydebegrensning på 4,00 meter.....	24
3.8.1	Dagens situasjon og regelverk.....	24
3.8.2	Hvorfor høydegrense? .....	24
3.8.3	Behov for større høyde fra næringen.....	25
3.8.4	Vegdirektoratets konklusjon .....	26
3.9	Andre forhold .....	26
3.9.1	Effektivisering av transportene, trafikksikkerhet og miljø.....	26
3.9.2	Overføring av gods fra bane til veg.....	27
4.	Økonomiske og administrative konsekvenser .....	28
4.1	Behov for beregning av brumateriell .....	28
4.1.1	Riksveg.....	28
4.1.2	Fylkesveg .....	29
4.1.3	Kommunal veg .....	29
4.1.4	Flaskehalsar .....	29
4.2	Veglister og NVDB .....	30
4.3	Særlig om drift- og vedlikeholdskostnader ved en økning til 60 tonn .....	30
4.4	Økonomiske konsekvenser for skognæringen og treforedlingsindustrien .....	30
4.5	Økonomiske konsekvenser for transportbransjen .....	31
5.	Konklusjoner .....	31
6.	Forslag til forskriftstekst .....	32

# 1. Innledning

## 1.1 Innledende bemerkninger

Vegdirektoratet fikk i brev datert 7. mai 2013 oppdrag fra Samferdselsdepartementet å gjennomføre høring om økning av største tillatte totalvekt for tømmervogntog fra 56 til 60 tonn. Økningen skal kun gjelde for de vegene som er dimensjonert for slik totalvekt.

Regelverket om tillatte vekter og dimensjoner for bruk av kjøretøy på offentlig veg undergår for tiden en større revisjon både med hensyn til materielt innhold og struktur. Økning av tillatt totalvekt for tømmervogntog er ikke del av denne revisjonen. Forslag til revidert forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg ble sendt på høring 16. juli 2012 med høringsfrist 21. desember 2012. Vegdirektoratet arbeider nå med å oppsummere denne høringen.

I sine svar på høringen om revisjonen av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 ga flere høringsinstanser uttrykk for at de også ønsket en økning av største tillatte totalvekt for tømmervogntog til 60 tonn. Enkelte av instansene omtalte også hvilke vilkår de mente bør gjelde for at vogntoget kan ha slik totalvekt. Dette gjelder særlig antall aksler, tillatt totalvekt og høydebegrensning for slepvogn som inngår i slikt vogntog. Disse innspillene vil gis en omtale i dette høringsnotatet der det er naturlig.

Norges Skogeierforbund har i tillegg utarbeidet et bidrag til faglig grunnlag til anvendelse ved en eventuell høring om økt tillatt totalvekt for tømmervogntog, hvor de ovenfor nevnte temaene gis særlig omtale.

I tillegg til å endre forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg (Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy) pkt. 7 *Særlige bestemmelser for transport av tømmer*, har det vært nødvendig å gjøre endringer i forskriftens pkt. 2 *Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy på offentlig veg* og pkt. 3 *Tillatt aktuell totalvekt for vogntog på offentlig veg*. Som det vil fremkomme av redegjørelsen i det følgende vil de foreslåtte endringene også få konsekvenser for modulvogntog. Endringene skal ikke innebære noen innskrenkninger i forhold til gjeldende regelverk.

## 1.2 Bakgrunn

### 1.2.1 Bakgrunn for forslaget

Forslaget om økning av største tillatte totalvekt for transport av tømmer er en del av Regjeringens tiltakspakke for skognæringen. Treforedlingsindustrien i Norge har de siste årene slitt med lav lønnsomhet, noe som har resultert i at flere bedrifter innen industrien har måttet innstille driften.

Som ledd i denne tiltakspakken foreslås det altså å øke største tillatte totalvekt for transport av tømmer fra 56 til 60 tonn. Økningen i tillatt totalvekt skal kun gjelde på de vegene som er dimensjonert for slik vekt. Gjennom revidert nasjonalbudsjett ble det derfor bevilget 10 millioner kroner til å foreta bruberegninger for å sikre at de aktuelle bruene har tilstrekkelig bæreevne, samt 90 millioner kroner til utbedring av flaskehalsen på riksvegnettet.

Samferdselsdepartementet skriver i sitt oppdragsbrev til Vegdirektoratet at «Økt nyttelast på tømmervogntog vil gi en effektivisering som styrker denne næringen, og vil bidra til færre

*transporter, færre kjøretøy på vegene, reduserte klimagassutslipp og sannsynligvis redusert ulykkesrisiko».*

Treforedlingsindustrien er ikke den eneste industrien i Norge som vil kunne nyte godt av bedre rammevilkår i form av reduserte transportkostnader. Gjennom våre EØS-rettslige forpliktelser er vi imidlertid avskåret fra å tillate transport med større dimensjoner for andre typer transport enn transport av tømmer og modulvogntog. Direktiv 96/53/EF, som regulerer blant annet de største tillatte dimensjoner for kjøretøy og vogntog både i nasjonal og internasjonal trafikk, tillater kun overskridelse av de grenser direktivet selv setter i noen få, svært spesifikke tilfeller. Ett av disse unntakene er transport med spesialvogntog når denne transporten er av en slik art at den ikke foregår i konkurranse med internasjonal transport. Transport av tømmer er eksplisitt angitt som et eksempel på slik transport. Det er derfor klart at å gi regler som tillater innenlands transport av akkurat tømmer med større dimensjoner enn hva direktivet ellers tillater, er EØS-rettslig uproblematisk.

Alminnelig godstransport med vogntog innrettet enten med plan, skap eller for transport av vekselflak eller container er ikke omfattet av unntaksbestemmelsen og tillates således heller ikke å ha større dimensjoner enn hva direktivet tillater. Den norske særregelen for transport av tømmer krever at vogntoget er «særlig innrettet» for slik transport. Begrensningene som våre EØS-rettslige forpliktelser stiller opp, er også bakgrunnen for at transport av *tømmer* tillates med større lengde og vekt, mens transport av flis og de produkter treforedlingsindustrien produserer ikke er omfattet av særreglene.

Direktiv 96/53/EF regulerer ikke største tillatte aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt i innenlands transport, og er således ikke til hinder for at vi i Norge tillater transport med større totalvekt enn hva tillates andre steder i Europa. Hvor tungt et vogntog kan være, avhenger imidlertid av hvor langt det kan være. Den norske infrastrukturen, nærmere bestemt bruene, betinger en gitt vogntoglengde for at totalvekten kan være 50 tonn. Største tillatte *lengde* reguleres igjen av våre EØS-rettslige forpliktelser. Indirekte er dermed direktiv 96/53/EF også til hinder for at vi tillater transport med totalvekt over en gitt grense i Norge. Ettersom direktivet gjør unntak fra begrensningen i tillatt lengde for tømmertransporter, kan disse transportene også tillates med større totalvekt enn andre transport.

Treforedlingsindustrien er dermed i den særstilling at staten har anledning til å bedre rammevilkårene for industrien gjennom tiltak som reduserer transportkostnadene uten å stride mot våre EØS-rettslige forpliktelser.

### **1.2.2 Historikk**

Særlige regler for transport av tømmer ble første gang innført i 1984. Største tillatte lengde for slik transport ble da økt fra 18,75 til 22,00 meter på et nærmere avgrenset vegnett, under forutsetning av at slepvognens høyde ikke oversteg 4,00 meter og at vogntoget var merket med skilt som anga vogntogets lengde, rundet opp til nærmeste hele meter. Fra 1985 var strekningene som tillates trafikkert del av veglistene.

I 2001 utarbeidet Vegdirektoratet en høring om tilpasning av det norske regelverket om tillatte vektor og dimensjoner til det svenske regelverket, ved å tillate vogntog bestående av motorvogn med slepvogn med lengde inntil 24,00 meter og modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter. Største tillatte totalvekt for slike vogntog skulle være 60 tonn. Totalvektstabellen

for enkeltkjøretøy og for vogntog bestående av motorvogn med slepvogn ble foreslått utvidet til å omfatte også dolly med semitrailer, og tabellene ble tilføyd en ny Bk10/60 tonn. Imidlertid ble det besluttet at man ikke ønsket de foreslåtte endringene.

Våren 2007 ble et nytt forslag om gjennomføring av en prøveordning med modulvogntog sendt på høring. Prøveordningen startet opp 1. juni 2008 og skulle etter planen løpe til 1. juni 2011. Prøveordningen har senere blitt forlenget til 1. juli 2017. Ordningen skal etter planen være gjenstand for en midtveis vurdering i 2014.

Ettersom det i 2007 skulle dreie seg om en prøveordning som kun skulle gjelde for et svært begrenset vegnett, valgte man, fremfor å innarbeide de regulerende bestemmelsene i vedlegg 1 pkt. 2 og 3, å samle alle regulerende bestemmelser i et nytt punkt 9. Denne løsningen innebar imidlertid at enkelte punkter, som for eksempel tillatt totalvekt for en dolly med semitrailer, forble uavklart. Gjeldende regler for modulvogntog sier heller ingen ting om hvilke totalvekter som tillates for vogntog med kortere avstand fra første til siste aksel enn 19,00 meter.

Største tillatte totalvekt for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med minst 7 aksler ble gjennom en generell dispensasjon økt fra 50 til 56 tonn på de delene av 22-metersvegnettet som ble beregnet til å tåle slik vekt i 2007. Ordningen ble forskriftsfestet 31. mars 2008.

I høringen av 2012 ble det foreslått å øke største tillatte lengde for tømmervogntog fra 22,00 til 24,00 meter, og å øke største tillatte totalvekt for slepvogn som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt 56 tonn fra 30 til 32 tonn. Endringene ble vedtatt i forskriftsendring av 15. april 2013, dog med den begrensning at største tillatte lengde kun settes til 24,00 meter på vegger hvor det etter en konkret vurdering finnes tilrådelig.

I notat datert 19. april 2012 ble regelverket for modulvogntog noe justert. Bakgrunnen var at målene i den norske forskriften om modulvogntog ikke er i overensstemmelse med bestemmelsene i direktiv 96/53/EF, som tillater at modulvogntog settes sammen av kjøretøy som er i samsvar med de tillatte dimensjoner etter direktivets vedlegg I. Dette førte igjen til at modulvogntog som består av kjøretøy som er innenfor de største tillatte dimensjoner etter direktiv 96/53/EF, men som har mål som avviker fra det norske regelverket, er blitt stoppet ved kontroll.

10. januar 2013 sendte Vegdirektoratet på høring forslag om å forskriftsfeste justeringene som fremgår av notatet. Høringsfristen utløp 10. april. Høringen er p.t. ikke oppsummert og vi kan ikke uttale oss om når forskriftsendringene eventuelt trer i kraft.

Nærværende forslag omhandler en økning av største tillatte totalvekt for tømmervogntog fra 56 til 60 tonn på strekninger som beregnes til å tåle slik totalvekt. Utvidelse av totalvektstabellene til å omfatte Bk10/60 tonn har lenge vært etterspurt både fra bransjen og internt i Vegdirektoratet. I denne sammenheng er det også nødvendig å øke største tillatte totalvekt for slepvogn som inngår i slikt vogntog. Den mest hensiktsmessige måten å gjøre dette på er etter vårt syn en noe justert utgave av systematikken som foreslås i høringen fra 2001. Vi vil da samtidig tette en del av «hullene» i regelverket for modulvogntog.

## 2. Gjeldende regelverk

### 2.1 Nasjonalt regelverk

#### 2.1.1 Alminnelige regler

Forskrift om bruk av kjøretøy (FOR-1990-01-25-92) § 5-2 nr. 1 første punktum bestemmer at *Kjøretøy eller vogntog må ikke brukes eller tillates brukt på offentlig veg med større vekter og dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Ellers må det være gitt dispensasjon.*

De største tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg fremgår av vedlegg 1 til forskrift nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg (Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy, FOR-2013-02-01-136) og veglister for fylkes- og kommunale veger.

Største tillatte vogntoglengde ved transport av delbart gods med motorvogn og slep- eller påhengsvogn er etter Vedlegg 1 pkt. 4 bokstav a 19,50 meter. Ettersom det norske vegnettet er delt i tre kategorier med hensyn til tillatt kjøretøy- og vogntoglengde, gjelder dette likevel bare for de vegene hvor største tillatte vogntoglengde er 19,50 meter.

Største tillatte totalvekt for vogntog er etter Vedlegg 1 pkt. 3 tabell 3a 50 tonn under forutsetning av en gitt minsteavstand og at kjøretøyene vogntoget består av har tilstrekkelig antall aksler. Dette gjelder likevel bare for veger som med hensyn til vekt er klassifisert som Bk10/50 tonn.

#### 2.1.2 Transport av tømmer

På et begrenset vegnett kan transport av tømmer foregå med større lengde enn 19,50 meter. På deler av dette vegnettet tillates også transport av tømmer med totalvekt inntil 56 tonn. Adgangen til slik kjøring er i dag regulert i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 2 bokstav a. § 5-4 *Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg*

...

2. *Følgende er også tillatt uten dispensasjon:*

a) *Transport av tømmer på bil og slepvogn med større vogntoglengde på spesielle veger som angitt i veglister i henhold til § 5-2 nr. 2 bokstav a. Nærmere retningslinjer for slik transport er fastsatt i vedlegg 1.*

De nærmere bestemmelsene om slik kjøring er plassert i Vedlegg 1 pkt. 7, som med ny ordlyd fra 15. april 2013 uttaler følgende:

*Særlige bestemmelser for transport av tømmer*

- a. *Tømmertransport med motorvogn og slepvogn kan 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 riksveglisten i pkt. 8 og i veglister for fylkes- og kommunale veger*
- b. *Vogntoget må være spesielt innrettet for tømmertransport. Høyden på slepvognen må ikke være mer enn 4,00 meter dersom vogntoget er lengre enn 19,50 meter.*
- c. *Vogntog spesielt 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.*
- d. *Ordningen omfatter sagtømmer, skurtømmer, rundtømmer med små dimensjoner, massevirke og slipvirke. Flis er ikke massevirke.*

- e. *Transport av returgoods på vogntog med lengde mellom 19,50 og 24,00 meter er tillatt i forbindelse med tømmertransport i henhold til bestemmelsene her. Ved slik transport skal det på forlangende godtgjøres at transporten er en returtransport ved at den forutgående tømmertransporten dokumenteres med fraktbrev eller lignende.*
- f. *For transport av tømmer på vogntog spesielt innrettet for slik transport som uten last har lengde mellom 21,50 og 24,00 meter med minst 7 aksler tillates en totalvekt på 56 tonn på veier hvor dette er angitt i pkt. 8 og i veglister for fylkes- og kommunale veier. Vogntogets totalvekt skal ikke overstige 50 tonn ved transport av returgoods.*
- g. *For slepvogn som inngår i tømmervogntog med 56 tonn tillatt totalvekt etter bokstav f., er største tillatte totalvekt 32 tonn. Dette gjelder bare dersom slepvognen har minst 4 aksler hvor avstanden mellom første og siste aksel er minst 5,80 meter og det er to styrende aksler. Tilhengerens totalvekt skal ikke overstige 30 tonn ved transport av returgoods.*

Med unntak av totalvekt for slepvogn med 4 eller flere aksler gjelder bestemmelsene i Vedlegg 1 om tillatt aksellast og last fra akselkombinasjon i pkt. 1 og om totalvekt for enkeltkjøretøy i pkt. 2 tabell 2 fullt ut.

### 2.1.3 Modulvogntog

Vilkårene for bruk av modulvogntog følger av Vedlegg 1 pkt. 9. Reglene som gjengis i det følgende er gjeldende forskriftstekst pr. 21. mai 2013.

Vedlegg 1 pkt. 9 *Særlige bestemmelser for modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter og totalvekt inntil 60 tonn*

*Frem til 1. juni 2017 gjelder følgende særbestemmelser for modulvogntog:*

- a) *Tillatt aktuell totalvekt for modulvogntog på offentlig veg:  
Modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter kan ha maks 60 tonn når avstanden fra første til siste aksel i vogntoget er minst 19 meter.*
- b) *Tillatte modulvogntog:  
Tillatte «modulvogntog» på 25,25 meter er sammensatt av kjøretøyer som ikke overstiger EUs dimensjonsgrenser som fastlagt i rådsdirektiv 96/53/EF.  
De aktuelle modulvogntog er:*
  1. *Bil med utvendig lastlengde ikke over 7,82 m påkoblet en «dolly» med en semitrailer som ikke har lengde over 13,61 m.*
  2. *Semitrailervogntog med største lengde 16,5 m påkoblet en påhengsvogn med utvendig lastlengde ikke over 7,82 m.*
  3. *Semitrailer med vekslebeholder/container med utvendig lengde ikke over 7,82 m påkoblet en semitrailer som ikke er over 13,61 m.*
- c) *Ved bruk av modulvogntog gjelder i tillegg:*
  1. *Sum utvendig lasteplanlengde målt bak førerhuset må ikke overstige 21,43 m.*
  2. *Vogntog skal ikke ha mer enn 2 ledd som vogntogets deler kan dreies om i horisontalplanet.*
  3. *Alle kjøretøyer som inngår i modulvogntog skal ha ABS-bremser.*
  4. *Vogntog skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,5 og 2 m.*
  5. *Trekking av inntil 2 tilhengere tillates.*
- d) *Største tillatte lengder etter dette punkt skal måles uten toleranse.*



- e) *Farlig gods, i henhold til forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods, vil ikke være tillatt å frakte med modulvogntog.*

Vi gjentar at dette gjennom notat datert 19. april 2012 (vår referanse 2010/008302-316) er noe justert slik at målene 7,82 m, 13,61 m og 21,43 m ikke håndheves, og at det er gjennomført en høring for å gjøre forskriftsteksten i samsvar med gjeldende praksis.

## 2.2 EØS-rettslig regelverk

Rådskonferansen 96/53/EF som endret 2002/7/ EF om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet

Art. 4

1. *Medlemsstatene skal ikke tillate normal trafikk på sitt territorium av*
  - a. *kjøretøyer eller vogntog for innenlands godstransport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i nr. 1.1 [lengde], 1.2 [bredde], 1.4-1.8 [bl.a. sporingskrav og lastflate], 4.2 [minsteavstand] og 4.4 [avstand fra king-pin til forreste punkt på semitrailer] i vedlegg I*

...
2. *Medlemsstatene kan likevel tillate trafikk på sitt territorium av*
  - a. *kjøretøyer eller vogntog for innenlands godstransport som ikke er i samsvar med de data som er oppført i nr. 1.3 [høyde], 2 [største tillatte totalvekt], 3 [største tillatte aksellast], 4.1 [vekt på drivende aksler] og 4.3 [største tillatte totalvekt som funksjon av akselavstanden] i vedlegg I,*

...
3. *Bruk av kjøretøyer eller vogntog som overskrider de største tillatte dimensjoner, kan bare tillates på grunnlag av særskilte tillatelser utstedt av vedkommende myndigheter uten forskjellsbehandling eller på grunnlag av lignende ikke-diskriminerende ordninger som avtales med disse myndigheter fra sak til sak, dersom disse kjøretøyer eller vogntog frakter eller er beregnet på å frakte udelelig last.*
4. *Medlemsstatene kan tillate trafikk på sitt territorium av kjøretøyer eller vogntog for transport 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 tilsvarende den som er tillatt i den berørte medlemsstat, slik at ethvert transportforetak har like konkurransevilkår (modulær framgangsmåte).*

...

Direktivets bestemmelser innebærer kort fortalt at en medlemsstat ikke kan tillate vogntog med blant annet større lengde og bredde enn det som er angitt i direktivets vedlegg I, mens de fritt kan fastsette de største tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjon og totalveker. Medlemsstatene kan likevel i noen særskilt angitte tilfeller tillate større transporter med større lengde og bredde enn hva direktivets vedlegg I angir. Dette gjelder for det første spesialtransport (nr. 3), for det andre særlige transportformer som foregår med spesialvogntog når denne transporten er av en slik art at den ikke foregår i konkurranse med internasjonal transport (nr. 4 bokstav a) og modulvogntog (nr. 4 bokstav b). Tømmertransport angis spesifikt i nr. 4 bokstav a som en transportform som faller inn under bestemmelsen og dermed kan tillates med større lengde enn direktivet ellers tillater.

## 2.3 Annet skandinavisk regelverk

### 2.3.1 Sverige

Tillatte vektor og dimensjoner for kjøretøy og vogntog på offentlig veg reguleres av Trafikförordning (1998:1276)<sup>1</sup> kap. 4 med bilag.

Kapittel 4 § 17 bestemmer at største tillatte lengde for vogntog på offentlig veg i Sverige er 24,0 meter, med unntak av modulvogntog, som tillates å ha lengde inntil 25,25 meter. Største tillatte totalvekt for vogntog med avstand over 18,0 meter fra første til siste aksel er 60 tonn på veger i BK («Bärighetsklass») 1, jf. Bilag 1 til Trafikförordningen. Totalvektene i bilaget gjelder både for enkeltkjøretøy og vogntog. For at for eksempel en slepvogn skal kunne ha totalvekt 32 tonn kreves en akselavstand på minst 6,40 meter fra første til siste aksel. Bilaget inneholder imidlertid en egen tabell for slepvogn og dolly med semitrailer når disse har akselavstand over 6,60 meter. Største tillatte totalvekt for slike er 36 tonn dersom avstanden fra første til siste aksel på slepvognen eller fra første aksel på dollyen til siste aksel på semitraileren er 7,2 meter eller større.

Sverige hadde mellom 2009 og 2012 en prøveordning med 30 meter lange tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 90 tonn, kjent som ETT (En Trave Till). Ordningen foregikk på et utvalgt vegnett i Nord-Sverige, og hvert kjøretøy i ordningen hadde dispensasjon til bruk med slike vektor og dimensjoner. Det pågår nå et forsøk med vogntog med lengde inntil 32 meter og totalvekt 80 tonn mellom Gøteborg og Malmø. Vogntogene er «modulvogntog» bestående av trekkbil med to fullengde semitrailere. Prøveordningen omfatter kun noen få vogntog, og skal løpe ut 2014. Ordningen er forskriftsfestet.<sup>2</sup>

### 2.3.2 Finland

Tillatte vektor og dimensjoner for offentlig veg reguleres av Förordning om användning av fordon på väg (4.12.1992/1257)<sup>3</sup> kapittel 4 (vektor og dimensjoner ved bruk i Finland for kjøretøy som er registrert eller tatt i bruk i et EØS-land) og 4a (vektor og dimensjoner for kjøretøy i internasjonal trafikk).

Etter § 24 er største tillatte lengde for vogntog bestående av bil og slepvogn, bil med dolly med semitrailer, bil med semitrailer og påhengsvogn eller semitrailer (altså bil med slepvogn

<sup>1</sup> [http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Trafikforordning-19981276\\_sfs-1998-1276/?bet=1998:1276](http://www.riksdagen.se/sv/Dokument-Lagar/Lagar/Svenskforfattningssamling/Trafikforordning-19981276_sfs-1998-1276/?bet=1998:1276)

<sup>2</sup> [http://www.transportstyrelsen.se/Global/Regler/TSFS\\_svenska/TSFS%202012/TSFS%202012\\_3.pdf](http://www.transportstyrelsen.se/Global/Regler/TSFS_svenska/TSFS%202012/TSFS%202012_3.pdf)

<sup>3</sup> <http://finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1992/19921257>

og kombinasjonene vi kaller for «modulvogntog») 25,25 meter. Største tillatte totalvekt for slikt vogntog er 60 tonn dersom vogntoget har minst 7 aksler (§ 23). Forskriften gir ingen bestemmelser om tillatt totalvekt for tilhengere, kun for motorvogner og vogntoget som helhet. Største tillatte høyde for motorvogn og tilhenger er etter § 25 nr. 1 4,20 meter. Bestemmelsene gjelder innenlands trafikk.

Kommunikasjonsministeriet la i november 2012 frem forslag om å øke største tillatte totalvekt og høyde for enkeltkjøretøy og vogntog<sup>4</sup>. Det foreslås her å innføre bestemmelser om største tillatte totalvekt for 8- og 9-akslede vogntog, satt til henholdsvis 68 og 76 tonn. Største tillatte totalvekt for 7-akslet vogntog foreslås for en periode på 5 år økt fra 60 til 64 tonn. Største tillatte lengde foreslås ikke økt, men største tillatte høyde foreslås økt fra 4,20 til 4,40 meter.

### 3. Forslaget – redegjørelse og begrunnelse

#### 3.1 Hovedtrekk ved forslaget

Det foreslås i denne høringen å øke tillatt totalvekt for transport av tømmer på et nærmere angitt vegnett fra 56 til 60 tonn. Forslaget innebærer endringer i forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekt og dimensjoner for offentlig veg (vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy) pkt. 2 (*tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy*), 3 (*tillatt totalvekt for vogntog*) og 7 (*særlige bestemmelser for transport av tømmer*). Endringene får også konsekvenser for prøveordningen med modulvogntog, men innebærer ingen endringer i forskriftens pkt. 9 (*Særlige bestemmelser for modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter og totalvekt inntil 60 tonn*). Vedtakelse av forslaget vil videre nødvendiggjøre endringer i pkt. 8 (*Vegliste for tømmertransport – riksveger*) og etter hvert også veglister for fylkes- og kommunale veger.

Av brutekniske grunner har det vært behov for å sette krav til kjøretøyene og vogntogene som skal utføre transport med totalvekt inntil 60 tonn. To forhold er avveid mot hverandre – ønsket om at så mye som mulig av eksisterende transportmateriell skal kunne utføre transport med totalvekt inntil 60 tonn, og ønsket om at så mye som mulig av dagens 56-tonnsvegnett skal kunne åpnes for større totalvekt. De valgte kriteriene vil innebære at ikke alt eksisterende transportmateriell kan anvendes med totalvekt inntil 60 tonn. Det kunne rent teoretisk vært mulig å sette lempeligere vilkår, men resultatet ville da bli at svært få av dagens 56-tonnsstrekninger vil kunne åpnes for større totalvekt. Vi påpeker at vilkårene som settes ikke betinger at vegen er åpnet for vogntoglengde 24,00 meter. Også veier hvor største tillatte vogntoglengde fortsatt er 22,00 meter, kan åpnes for 60 tonn dersom ikke bruk på strekningen er til hinder for dette.

Totalvektstabellen for vogntog foreslås utvidet med en tabell 3c for tillatt totalvekt for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog. Tabellen vil gjelde for modulvogntogvegnett og tømmervegnett hvor største tillatte totalvekt er 60 tonn. Som vilkår for at vogntoget skal tillates med totalvekt 60 tonn, vil det kreves en avstand fra første til siste aksel på minst 19,00 m. For mindre akselavstand enn dette vil tillatt totalvekt reguleres av tabell 3c. Videre foreslår vi å sette største tillatte totalvekt for slepvogn som inngår i tømmervogntog med totalvekt 60 tonn til 36 tonn. Vilåret for at slepvognen skal kunne ha slik totalvekt er at den har minst 4 aksler og avstand fra første til siste aksel minst 8,01 meter. Det vil gis en ny tabell 2b for slik slepvogn som angir hvilken totalvekt den kan ha, avhengig

---

<sup>4</sup> <http://www.lvm.fi/web/sv/pressmeddelande/-/view/4131804>

av avstand fra første til siste aksel. Denne tabellen vil også gjelde for dolly med semitrailer som inngår i tømmervogntog og modulvogntog.

Vi foreslår ikke å øke største tillatte høyde på slepvogn som inngår i tømmervogntog med lengde over 19,50 meter.

### 3.2 60 tonn totalvekt eller Bk10/60 tonn?

Som beskrevet innledningsvis ble det i høringen i 2001 foreslått å innføre en ny bruksklasse, Bk10/60 tonn. Både totalvektstabell for enkeltkjøretøy og for vogntog ble foreslått utvidet med denne kategorien. En slik utvidelse av totalvektstabellen for vogntog har vært etterlyst fra flere hold.

Det har vært diskutert hvorvidt totalvektstabellen skal utvides med en Bk10/60 tonn. Som flere instanser bemerket i sine svar på høringen av 2012, beregner Bruseksjonen i Vegdirektoratet bæreevne i henhold til «Bk10/60 tonn» både for modulvogntogvegnettet og tømmervegnettet. Revidert Håndbok 238 *Bruklassifisering: lastforskrifter for klassifisering av bruer og ferjekaier i det offentlige vegnett* er i disse dager på høring, og her gis det blant annet brukslaster for beregning av bruer i Bk10/60 tonn.

At bruer beregnes for Bk10/60 tonn, er imidlertid ikke det samme som at vegen vil plasseres i en ny Bk10/60 tonn i veglistene. Det er flere årsaker til dette. Da det i 2001 var snakk om å innføre Bk10/60 tonn i regelverket om vekt og dimensjoner var tanken samtidig at største tillatte vogntoglengde skulle være 24,00 meter (25,25 meter for modulvogntog) tilsvarende som i Sverige, altså «Bk10/60 tonn 24,00 m veger» på samme måte som vi har «Bk10/50 tonn 19,50 m veger» i dag. Så lenge vogntoglengde over 19,50 meter er forbeholdt spesielle vogntogtyper er det lite hensiktsmessig å ha en generell bruksklasse for 60 tonn. Vegen må i så fall gis en dobbel Bk, det vil si Bk10/60 tonn for tømmer- og modulvogntog og Bk10/50 tonn for all annen transport. I denne omgang ser vi derfor for oss å videreføre dagens system. Grunnet begrensningene som ligger i direktiv 96/53/EF med endringer vil ikke annen transport kunne utføres på disse vegene med de samme vektene og dimensjonene, selv om vogntogene er bygget etter de samme spesifikasjonene som tømmervogntogene med hensyn til antall aksler og akselavstander. Vegene hvor tømmer- og modulvogntog kan ha totalvekt 56 eller 60 tonn forblir dermed Bk10/50 tonn i veglistene. Å innføre en Bk10/60 tonn i veglistene vil kreve en langt mer omfattende forskriftsendring enn vi foreslår i denne omgang.

Når tømmer- og modulvogntogvegnettene i tillegg ikke er samsvarende – en strekning kan i dag være tillatt for 56 tonn tømmervogntog men bare 50 tonn for modulvogntog, eller etter forskriftsendringen åpnes for 60 tonn tømmer uten at det er tillatt å kjøre modulvogntog der i det hele tatt – gir ikke en angivelse av Bk10/60 tonn tilstrekkelig uttrykk for hvilke transporter som kan ha totalvekt 60 tonn på strekningen. Den dagen prøveordningen eventuelt gjøres permanent og vegnettene eventuelt samkjøres, kan dette revurderes.

Dagens totalvektstabeller i vedlegg 1 stiller kun krav til antall aksler på motorvogn og tilhenger og til minsteavstand. Avstand fra første til siste aksel har ikke betydning for tillatt totalvekt. Som det vil redegjøres for i det følgende, stilles det for modulvogntog og foreslås stilt til tømmervogntog et krav om en gitt avstand også fra første til siste aksel dersom totalvekten skal overstige 50 tonn. Et slikt krav passer ikke inn i dagens system med bruksklasser slik disse fremstilles i vedlegg 1.

Vi foreslår derfor å gi en egen, atskilt tabell 3c for hvilke totalvekter som tillates ut over 50 tonn. Vi foreslår også å gi en ny tabell 2b for hvilke totalvekter som tillates for enkeltkjøretøy (i praksis bare slepvogn og dolly med semitrailer) ut over hva som tillates i dagens tabell 2, som kun vil gjelde når disse kjøretøyene inngår i tømmervogntog eller modulvogntog som tilfredsstillt kravene til totalvekt inntil 60 tonn. Disse tabellene vil kun gjelde for tømmervogntog med minst 7 aksler og for modulvogntog, når disse trafikkerer veger som i de aktuelle veglistene har angitt største tillatte totalvekt som mer enn 50 tonn.

Dagens regelverk for å kunne ha totalvekt over 50 tonn er ganske kategorisk, ved at enten er vilkårene oppfylt og vogntoget tillates å ha totalvekt 56 eller 60 tonn, eller så er de det ikke, og største tillatte totalvekt er 50 tonn, selv om det bare mangler et par centimeter. Innføring av den nevnte tabellen gir en gradering av tillatt totalvekt mellom 50 og 60 tonn, og innebærer således større fleksibilitet for bransjen.

### **3.3 Økning av tillatt totalvekt for tømmervogntog fra 56 til 60 tonn – forskriftens pkt. 7 bokstav f**

NLF, LO, Norsk Industri, Norges Skogeierforbund, Treindustrien, NORSKOG, Norsk Landbrukssamvirke, Norske Skog og Moelven tok alle til orde for en økning av største tillatte totalvekt for transport av tømmer fra 56 til 60 tonn i sine høringssvar av 2012. Instansene viste både til transportkostnader og forskjeller i rammevilkår for norsk, svensk og finsk skognæring og treforedlingsindustri.

#### **3.3.1 Tillatt totalvekt 56 tonn og 60 tonn– transport av tømmer**

Forslaget som her sendes på høring omhandler en endring av rammeverket for tillatt totalvekt for tømmervogntog. Vi bemerker at forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg pkt. 7 *Særlige bestemmelser om tømmertransport* kun regulerer rammene for hvilke totalvekter som kan tillates ved transport av tømmer. Største tillatte totalvekt på den enkelte strekning reguleres av *veglistene*. Først dersom en strekning skrives opp i *veglisten* vil største tillatte totalvekt være 60 tonn *for denne strekningen*. For at en slik oppskrivning skal kunne skje, må brumateriellet på den enkelte strekning være kontrollregnet og funnet å ha tilstrekkelig bæreevne for slik totalvekt. I likhet med økningen av tillatt lengde fra 22,00 til 24,00 meter vil økning av største tillatte totalvekt innebære at dagens 56-tonnsvegnett deles i et 56-tonns og et 60-tonnsvegnett.

Skillet innebærer at det må gis to regelsett, ett for veger med tillatt totalvekt 56 tonn, og ett for veger med tillatt totalvekt 60 tonn. Som det vil fremgå av det følgende, etterstreber vi å gjøre disse kravene så samkjørte som mulig. Forslaget innebærer dermed ikke bare et nytt regelsett for vogntog med tillatt totalvekt 60 tonn, men også endringer av de regler som i dag gjelder for tillatt totalvekt 56 tonn.

Som det vil beskrives i detalj under Økonomiske og administrative konsekvenser, er økning av tillatt totalvekt fra 56 til 60 tonn på den enkelte vegstrekning betinget av at det utføres en kontrollregning for å sikre at bruene på strekningen har tilstrekkelig bæreevne. Tillatt totalvekt for strekningen vil kun skrives opp dersom gjennomregningen viser at så er tilfelle. Inntil gjennomregningen er gjennomført, eller dersom gjennomregningen viser at en bru ikke har tilstrekkelig bæreevne, vil tillatt totalvekt for strekningen forbli 56 tonn. Vi kan heller ikke utelukke at gjennomregningen avdekker at veger som i dag har tillatt totalvekt 56 tonn ikke er dimensjonert for slik totalvekt, og at tillatt totalvekt derfor må skrives *ned*.



Vegdirektoratet har forståelse for at en slik trinnvis oppskrivning av vegnettet byr på en del utfordringer for bransjen. Vi anser imidlertid, i enda større grad enn hva var tilfelle i forbindelse med økningen av tillatt vogntoglengde, at det ikke er forsvarlig å skrive opp tillatt totalvekt uten først å forsikre oss om at de aktuelle bruene har tilstrekkelig bæreevne.

De foreslåtte vilkårene for når tømmervogntog kan ha totalvekt 60 tonn, lar seg oppfylle for tømmertransporter med lengde 22,00 meter. 60 tonn totalvekt vil dermed kunne tillates også på strekninger hvor tillatt vogntoglengde ikke er økt fra 22,00 til 24,00 meter.

### 3.3.2 Forholdet mellom tømmervegnettet og modulvogntogvegnettet

Største tillatte totalvekt for modulvogntog er 60 tonn på de fleste strekningene som inngår i prøveordningen. På enkelte strekninger er største tillatte totalvekt imidlertid begrenset til 50 tonn. Det forekommer at største tillatte totalvekt for tømmervogntog er 56 tonn, mens største tillatte totalvekt for modulvogntog er begrenset til 50 tonn på samme strekning.

Forklaringen ligger i de forskjellige formålene disse vegnettene er ment å tjene. I prøveordningen med modulvogntog har man ansett det som hensiktsmessig at tillatt totalvekt er den samme for hele strekningen. Dersom det finnes en eller flere bruer på strekningen som ikke har tilstrekkelig bæreevne for 60 tonn, har man valgt å begrense tillatt totalvekt for *hele* strekningen til 50 tonn. Dette fordi modulvogntogene anvendes til transport over lengre strekninger, og i større grad enn tømmertransportene har behov for å passere et antall bruer med bæreevne begrenset til 50 tonn. De er dermed også i større grad enn tømmertransportene avhengige av et sammenhengende vegnett. Dette igjen blant annet for å unngå at transportøren velger å passere brua med overlast.

For tømmervegnettes vedkommende har man hatt en annen tilnærming. Tanken her har vært at all veg som er egnet for totalvekt 56 tonn, skal åpnes for slik totalvekt. Dersom det finnes flaskehalsen på strekningen, er tillatt totalvekt 56 tonn på hver side av denne flaskehalsen, mens brua som utgjør flaskehalsen i seg selv er begrenset til 50 tonn. Dette er igjen delvis begrunnet i tømmervogntogenes særegne bruksområde, det vil si kjøring på både skogsveg og offentlig veg mellom hogstfelt og sagbruk. I motsetning til modulvogntogene kan strekningen tømmervogntoget skal kjøre på offentlig veg ligge mellom to flaskehalsen. Det har blitt ansett som urimelig at tømmervogntoget ikke kan ha totalvekt 56 tonn når skogsvegen møter offentlig veg på «riktig» side av flaskehalsen.

De forskjellige tilnærmingene til utformingen av vegnettene innebærer altså at en og samme veg kan ha forskjellig tillatt totalvekt for tømmervogntog og modulvogntog. Dette skillet vil antakelig bli enda tydeligere, og kanskje også vanskeligere å forstå, når strekningen for *tømmervogntogenes* vedkommende skrives opp til 60 tonn, mens modulvogntogene fortsatt er begrenset til 50 tonn. Så lenge bruken av modulvogntog fortsatt er på prøveordningsstadiet, vil vi imidlertid holde fast ved målsettingen om at modulvogntogvegnettet skal bestå av sammenhengende strekninger med samme tillatte totalvekt.

Det skal for øvrig påpekes at den forskjellige tilnærmingen til vegnettene også er noe av grunnen til at det p.t. er lite hensiktsmessig å tillate bruk av modulvogntog på hele tømmervegnettet. En samkjøring ville gjøre modulvogntogvegnettet svært oppstykket, og antakelig legge til rette for ulovlig passering av bruer med større totalvekt enn 50 tonn.

Flaskehalsen med tillatt totalvekt 50 tonn utgjør ikke nødvendigvis den samme begrensningen for tømmervogntogene fordi disse ofte ikke har behov for å passere flaskehalsene.

*Vi understreker at samkjøring av modulvogntog- og tømmervegnettene samt en eventuell avslutning av prøveordningen med modulvogntog for å gjøre denne permanent, ikke er gjenstand for vurdering i denne høringen. Innspill vedrørende disse punktene kan ikke påregnes hensyntatt i oppsummeringsarbeidet.*

### **3.4 Vilkår for vogntogvekt 60 tonn for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog**

På bakgrunn av vurderingene i det følgende antar Vegdirektoratet at transportørene ikke skal behøve å investere i nytt transportmateriell for å kunne utføre transport med totalvekt 60 tonn.

#### **3.4.1 Avstand fra første til siste aksel – tømmervogntog**

I dag kreves det at tømmervogntog har minst syv aksler og lengde uten gods minst 21,50 meter for å kunne ha totalvekt 56 tonn. En endring av disse kriteriene har vært etterspurt både fra bransjen og internt i Vegdirektoratet. Kravet om lengde uten gods ble i sin tid gitt av brutekniske hensyn. Imidlertid er dette kriteriet lite egnet til å ivareta brutekniske hensyn fordi det ikke gir noen garantier om avstand fra første til siste aksel, som er det avgjørende for belastningen på bruene. For modulvogntog er kravet allerede knyttet til avstand fra første til siste aksel, satt til 19,00 meter.

Vegdirektoratet har foretatt en vurdering av hvilke akselavstander et tømmervogntog må ha for å kunne ha totalvekt 60 tonn. Vi har konkludert med at vogntoget som helhet i likhet med modulvogntog må ha avstand 19,00 meter fra første til siste aksel for å kunne ha totalvekt 60 tonn. Etter hva Vegdirektoratet erfarer vil dette kravet oppfylles av de aller fleste tømmervogntog som tilfredsstillers dagens krav for 56 tonn. Vi viser også til at dette kravet tilsvarer kravet for modulvogntog, og at bransjen som nevnt har etterlyst en samkjøring av kriteriene for modulvogntog og tømmervogntog.

I tillegg til å stille et minimumskrav til avstand fra første til siste aksel på 19,00 meter for totalvekt 60 tonn, foreslår vi å gi en tabell som viser hvilke totalvekter som tillates dersom vogntoget har kortere avstand fra første til siste aksel enn 19,00 meter. Tabellen angir de påkrevde akselavstander for totalvekt mellom 50 og 60 tonn. Påkrevd avstand for 51 tonn vil være minst 15,61 meter. Tillatt totalvekt stiger deretter trinnvis til 59 tonn ved akselavstand 18,61 til 18,99 meter, og blir 60 tonn ved akselavstand 19,00 meter eller mer.

Både kravet til avstand fra første til siste aksel 19,00 meter eller mer og de øvrige kravene er satt på for å gi minst mulig økning i belastning på bruene i forhold til nåværende tømmervegnett med 56 tonns totalvekt. Dette for at så stor del som mulig av det eksisterende 56-tonnsvegnettet skal kunne åpnes for totalvekt 60 tonn.

At eksisterende transportmateriell tilfredsstillers de foreslåtte kravene, innebærer at kravene ikke byr på nevneverdige fremkommelighetsmessige utfordringer. Som drøftet i forbindelse med økningen av tillatt lengde fra 22,00 til 24,00 meter, vil både eksisterende transportmateriell og noe lengre vogntog tilfredsstillers gjeldende sporingskrav.

***Vi ber om høringsinstansenes synspunkter på forslaget om å sette krav om avstand fra første til siste aksel til 19,00 meter for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer. Dersom instansene ser at kravet vanskeliggjør bruk av eksisterende transportmateriell, ber vi om tilbakemelding om dette. Vi ber også om instansenes syn på å gi en tabell for tillatt totalvekt mellom 50 og 60 tonn for tømmervogntog.***

### **3.4.2 Avstand fra første til siste aksel – modulvogntog**

Største tillatte totalvekt for modulvogntog angis i dag som 60 tonn dersom vogntoget har avstand 19,00 meter eller mer fra første til siste aksel. Slik akselavstand er ikke et krav for at modulvogntog skal kunne anvendes, bare for at det skal kunne ha totalvekt over 50 tonn. For transportører som frakter volumintensivt gods, kan det således være aktuelt å benytte vogntog med kortere avstand fra første til siste aksel enn 19,00 meter.

Et enkeltstående krav om avstand fra første til siste aksel, slik dagens krav til akselavstand er, innebærer at et modulvogntog med 18,95 meter fra første til siste aksel kan ha 10 tonn mindre totalvekt enn et tilsvarende modulvogntog med 5 cm større akselavstand. En tabell som angir tillatt totalvekt som funksjon av akselavstanden vil gi større fleksibilitet for transportørene og gir en bedre utnyttelse av lastekapasiteten for vogntog med noe kortere akselavstand enn 19,00 meter. Vi anser det derfor som hensiktsmessig å gjøre denne tabellen gjeldende både for modulvogntog i tillegg til tømmervogntogene. For modulvogntogenes vedkommende innebærer dette en liberalisering av gjeldende regler.

Forslagets tabell 3c vil kun gjelde når modulvogntogene trafikkerer modulvogntogstrekningene hvor største tillatte totalvekt er 60 tonn.

I forslag til endrede regler om modulvogntog som ble sendt på høring 10. januar 2013, ble følgende ordlyd foreslått for bestemmelsen om vogntogenes tillatte totalvekt: «*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.*»

Dette forslaget innebærer ingen materielle endringer av *dagens* regelverk for modulvogntog, kun en presisering av gjeldende forskriftsbestemmelse. Forslagets andre setning kan imidlertid ikke vedtas i denne formen dersom tabellen også skal gjøres gjeldende for modulvogntog. Det er usikkert hvorvidt forslaget som ble sendt på høring i januar blir vedtatt før eller etter vedtakelsen av endringene som omtales i nærværende høring. Vi anser at det ikke vil være behov for ny høring dersom det, på grunn av det parallelle forslaget i høringen fra januar, likevel må gjøres endringer i den forskriftstekst pkt. 9 inneholder på vedtakelsestidspunktet. Dette fordi de eventuelle materielle endringer som må gjøres er blitt gitt tilstrekkelig omtale i nærværende høring.

***Vi ber om høringsinstansenes syn på å gjøre tabellen for tillatt totalvekt mellom 50 og 60 tonn gjeldende også for modulvogntog.***

### **3.4.3 Minsteavstand – tømmervogntog**

I tillegg vil det for tømmervogntog kreves en minsteavstand (avstand fra siste aksel på bil til første aksel på tilhenger). Krav til minsteavstand sikrer mot lokal overbelastning fra tette akselgrupper under deler av kjøretøyet. Vi foreslår å sette dette kravet til minst 3,70 meter.



Dette kravet tilsvarer minsteavstanden som kreves for at en treakslet bil med treakslet tilhenger skal kunne ha totalvekt 50 tonn på Bk10/50 tonn. For treakslet bil med fireakslet slepvogn kreves kun en minsteavstand på 3,00 meter for å kunne ha totalvekt 50 tonn på Bk10/50 tonn. Kravet for å kunne få 60 tonn totalvekt er altså litt strengere enn for 50 tonn. Vi antar likevel ikke at dette kravet vil få noen praktiske konsekvenser for tømmervogntogenes vedkommende da disse alltid har lengre minsteavstand enn dette, blant annet fordi de ofte er utstyrt med kran. Dersom draget forlenges når vogntoget anvendes til transport med lengde over 22,00 meter, blir minsteavstanden enda større.

***Vi ber om høringsinstansenes synspunkter på det foreslåtte kravet om minsteavstand minst 3,70 meter. Dersom instansene ser at kravet vanskeliggjør bruk av eksisterende transportmateriell, ber vi om tilbakemelding om dette.***

### **3.4.4 Minsteavstand – modulvogntog**

Gjeldende regelverk stiller strengt tatt ikke krav til minsteavstand for modulvogntog. Ut fra tankegangen om at modulvogntogene skal bestå av enheter som er i henhold til kravene i direktiv 96/53/EF, som også inneholder en bestemmelse som krever minsteavstand 3,00 meter eller større (direktivets vedlegg I pkt. 4.2), kan det muligens fortolkes et krav om minsteavstand 3,00 meter eller større for modulvogntog.

Regulering av minsteavstander for modulvogntog kompliseres også av at modulvogntog til forskjell fra vanlige vogntog har *to* minsteavstander – en fra bakerst aksel på bil til forreste aksel på første tilhenger, og en fra bakerste aksel på første tilhenger til forreste aksel på bakerste tilhenger.

Det kan argumenteres for å stille krav til minsteavstander også for modulvogntog. For eksempel kreves det etter tabell 3b for treakslet motorvogn med treakslet semitrailer en minsteavstand på minst 5,70 meter for å kunne ha totalvekt 50 tonn, mens det for en tilsvarende kombinasjon i et modulvogntog ikke stilles krav til minsteavstand i det hele tatt. Dette vil imidlertid kreve en større endring av bestemmelsene for modulvogntog.

Kravet til minsteavstand i forslag til tabell 3c vil derfor kun gjelde for en av de tre typene tillatte modulvogntog, nemlig motorvogn med dolly med semitrailer. Som det vil redegjøres for i punkt 3.6, vil slepvogn og dolly med semitrailer være underlagt de samme bestemmelsene med hensyn til tillatt totalvekt. Et modulvogntog bestående av motorvogn med dolly og semitrailer vil da være mer eller mindre tilsvarende som et vogntog bestående av motorvogn med slepvogn, som jo har helt faste krav til minsteavstander gitt i tabell 3b. Det vil også være unaturlig å snakke om en «minsteavstand» mellom siste aksel på dolly og første aksel på semitrailer. Når totalvekten til modulvogntog bestående av motorvogn med dolly med semitrailer overstiger 50 tonn, er det derfor hensiktsmessig å underlegge dette kravet til minsteavstand i tabell 3c. Dette betyr imidlertid ikke at kravene i tabell 3a gjelder for totalvekt *inntil* 50 tonn.

Vegdirektoratet antar at et krav om avstand minst 3,70 meter fra siste aksel på motorvogn til første aksel på dolly ikke får praktiske konsekvenser for transportørene. Vi går ut fra at eksisterende materiell vil ha minst denne avstanden, da kortere avstand etter våre beregninger vil innebære at bilen og tilhengeren går i hverandre i skarpe svinger. ***Dersom høringsinstansene likevel mener kravet vanskeliggjør bruk av eksisterende materiell i***

**modulvogntog bestående av motorvogn med dolly med semitrailer, ber vi om tilbakemelding om dette.**

### **3.4.5 Antall aksler – tømmervogntog**

Forskriftsteksten vil fortsatt kreve 7 aksler for tømmervogntogene. Vi antar at forholdet er mer eller mindre selvregulerende for de tyngste vogntogene, da det etter tabell 2 alltid må benyttes motorvogn med minst 3 aksler og slepvogn med minst 4 aksler for å kunne få totalvekt over 54 tonn. Med innføringen av totalvektstabellen blir det imidlertid mulig å anvende 3-akslet motorvogn med 3-akslet slepvogn og få totalvekt inntil 54 tonn. Vi antar at transportørene har så stor interesse i å utføre transport med størst mulig totalvekt, og at det derfor sjelden ville ha forekommet at transportørene benyttet 6-akslede tømmervogntog. Vi mener likevel det er grunn til å opprettholde dagens krav om at tømmervogntog skal ha minst 7 aksler dersom totalvekten skal overstige 50 tonn.

Næringen på sin side har gitt uttrykk for at det *ikke* er ønskelig at det kreves *mer enn* 7 aksler for å kunne ha totalvekt 60 tonn. Ettersom det er mulig å overholde aksellastene som gjelder for Bk10 for et tømmervogntog med 7 aksler også når totalvekten blir 60 tonn, anser vi ikke at det er behov for å stille krav om et større antall aksler.

Vi bemerker for øvrig at denne bestemmelsen ikke spesifiserer hvordan de 7 akslene skal være fordelt mellom motorvogn og slepvogn. Dersom en transportør ønsker å benytte fireakslet bli og treakslet slepvogn, vil dette være tillatt. Det vil også da være mulig å oppnå en totalvekt på 60 tonn, ettersom tillatt totalvekt for fireakslet motorvogn er 32 tonn, og for treakslet slepvogn 28 tonn.

### **3.4.6 Antall aksler – modulvogntog**

Regelverket for modulvogntog stiller ikke opp noe krav om antall aksler. De kjøretøy-kombinasjoner som tillates som modulvogntog vil sjelden ha færre enn 8 aksler. Det forekommer også at modulvogntog har færre aksler. Modulvogntogets totalvekt vil da være begrenset til summen av de tillatte totalvekter for enkeltkjøretøyene som inngår i vogntoget etter vedlegg 1 tabell 2. Ettersom formålet med nærværende høring ikke er å endre regelverket for modulvogntog, bare fylle enkelte hull i gjeldende regelverk, vil vi ikke gi et krav om et gitt antall aksler for modulvogntog. Overskriften på forslaget tabell 3c vil derfor kun omtale «modulvogntog», uten å spesifisere antall aksler. Dette er også grunnen til at tabellen ikke har tilsvarende angivelse av kjøretøy som de andre totalvektstabellene.

### **3.4.7 Vilkår for vogntogvekt 56 tonn – tømmervogntog – forskriftens pkt. 7 bokstav f nr. 3**

Etter gjeldende regelverk kreves det at vogntoget har lengde uten gods minst 21,50 meter og 7 aksler eller flere. Vi foreslår at også adgangen til å ha totalvekt inntil 56 tonn skal reguleres av ny tabell 3c. Kravet om minst 7 aksler vil opprettholdes. Pkt. 7 bokstav f nr. 3 vil angi at tabell 3c gjelder også for veger merket «56 tonn» i riksvegliste for tømmer og i veglistene for fylkes- og kommunale veger, dog med den begrensning at største tillatte totalvekt er 56 tonn selv om vogntogets akselavstand i henhold til tabellen skulle tilsi en større totalvekt. Dermed vil også adgangen til å ha slik totalvekt avhenge av vogntogets avstand fra første til siste aksel, og ikke av lengde uten gods. Som beskrevet ovenfor er vogntogets lengde uten gods ikke et egnet kriterium for å sikre tilstrekkelig akselavstand med hensyn til bruens bæreevne.

### 3.4.8 Lengde uten gods – tømmervogntog – forskriftens pkt. 7 bokstav f nr. 4

Adgangen til å ha totalvekt 56 og 60 tonn foreslås altså knyttet til avstand fra første til siste aksel på vogntoget fremfor vogntogets lengde uten gods. Vi ønsker likevel å beholde kravet til vogntogets lengde uten gods, men av andre hensyn enn hva kravet er ment å sikre i dag. Vegdirektoratet drøftet i oppsummeringen av forslaget om økt tillatt lengde for tømmervogntog hvorvidt det er behov for å begrense hvor mye tømmeret tillates å stikke ut bak vogntoget. All den tid totalvekt 56 tonn var betinget av vogntoglengde uten gods minst 21,50 meter, og største tillatte lengde med gods var 22,00 meter, regulerte dette forholdet seg selv. Med økningen i tillatt lengde til 24,00 meter, ble forskjellen i kravet til lengde uten gods og største tillatte lengde hele 2,50 meter. Ettersom forslaget om økt tillatt lengde ikke inneholdt forslag om å begrense hvor mye tømmeret kunne stikke ut bak vogntoget, hadde vi ikke anledning til å innføre et slikt krav uten å gjennomføre en ny høring. Det er imidlertid grunn til å tro at kjøring med gods som stikker ut mer enn om lag en meter bak vogntoget ikke vil forekomme i særlig stor grad. Vegdirektoratet konkluderte derfor med at vi vil følge med på situasjonen, og dersom vi ser at slik kjøring faktisk forekommer i større utstrekning enn vi forventer, vil vi også vurdere å gi konkrete regler som regulerer forholdet.

Med endringen i vilkårene som kreves for totalvekt både 56 og 60 tonn, blir det i praksis adgang til å kjøre med enda mer utstikkende gods enn de 2,50 meter som er mulig etter gjeldende regelverk. Kravet om avstand fra første til siste aksel betinger en vogntoglengde på nær 21,50 meter, og det er fortsatt grunn til å tro at kjøring med tømmer som stikker mye ut bak vogntoget kun vil forekomme i svært begrenset omfang. Inntil videre ønsker vi likevel å opprettholde dette kravet.

Vegdirektoratet antar at opprettholdelse av dette kravet ikke innebærer noen praktiske konsekvenser, da alt vogntogmateriell som benyttes til transport av tømmer med totalvekt over 50 tonn allerede oppfyller kravet. ***Dersom høringsinstansene mener at kravet om vogntoglengde uten gods minst 21,50 meter ikke bør opprettholdes, ber vi om tilbakemelding om dette.***

## 3.5 Økt tillatt totalvekt for slepvogn som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt 60 tonn – forskriftens pkt. 2 ny tabell 2b og pkt. 7 bokstav g

### 3.5.1 Tillatt totalvekt ut over hva som følger av tabell 2

Største tillatte totalvekt for motorvogn med 3 aksler er etter Vedlegg 1 pkt. 2 tabell 2 26 tonn. Største tillatte totalvekt for slepvogn med 4 aksler eller flere er etter samme tabell 30 tonn. Etter disse bestemmelsene må totalvekten i et tømmervogntog med totalvekt 56 tonn bestående av bil med tre aksler og slepvogn med 4 aksler nødvendigvis fordeles nøyaktig 26 tonn på bilen og nøyaktig 30 tonn på slepvoggen.

Dersom tillatt totalvekt for tømmervogntog skal økes til 60 tonn for vogntog bestående av de samme kjøretøyene, må det nødvendigvis gjøres unntak fra disse bestemmelsene.

Én mulig løsning for å unngå dette problemet, er å benytte fireakslet bil i tømmervogntoget. Slik bil kan ha totalvekt 30 til 32 tonn avhengig av avstand fra første til siste aksel. Det vil da være fullt mulig å oppnå 60 tonn totalvekt for vogntoget uten å overskride verdiene i tabell 2.

Næringen insisterer imidlertid på at den ekstra vekten skal plasseres på slepvognen. I tillegg vil dette for mange transportører kreve investering i nytt transportmateriell.

En annen mulighet kunne være å gi en bestemmelse om noe økt tillatt totalvekt for femakslet slepvogn, altså at vogntoget som helhet må ha minst *åtte* aksler for å kunne få totalvekt 60 tonn. Også denne løsningen vil imidlertid kreve at transportørene investerer i nytt transportmateriell. I tillegg vil en ekstra aksel «spise opp» deler av nyttelasten, slik at de fire ekstra tonnene som tillates ikke bare vil bestå i ekstra tømmer. Norges skogeierforbund presiserer derfor at de ønsker 60 tonn totalvekt for vogntog med *sju* aksler.

Etter forskriftsendringen av 15. april 2013 er største tillatte totalvekt for slepvogn som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt 56 tonn 32 tonn. Allerede i høringen om økning av tillatt totalvekt for tømmervogntog fra 50 til 56 tonn i 2007, spilte bransjen inn ønske om økt tillatt totalvekt for slepvogn som inngår i slikt vogntog fra 30 til 36 tonn. Ønsket ble ikke tatt til følge, men bransjen ytret ønske om økning til 34 tonn i forbindelse med invitasjonen til å komme med innspill til revisjonen av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg i 2009. I arbeidet med denne høringen ble innspillene vurdert, men Vegdirektoratet kom til at vi kun kunne foreslå å øke denne totalvekten til 32 tonn. Årsaken var dels at en slik økning ikke ville komme i konflikt med 1,5-gangsregelen, og dels at økningen ikke oversteg største tillatte totalvekt for *motorvogn* med fire aksler, og dermed var bruteknisk uproblematisk.

Noe av begrunnelsen for å øke største tillatte totalvekt for slepvognen ut over hva som fremgår av tabell 2, var at de tillatte totalvektene er satt opp med utgangspunkt i at største tillatte lengde for slepvogn som inngår i et vanlig vogntog er 12,00 meter (jf. pkt. 4 tabell 4a), mens slepvogner som inngår i tømmervogntog ikke er underlagt den samme begrensningen. Dette innebærer at en slepvogn for bruk i tømmervogntog med lengde over 19,50 meter kan ha større avstand fra første til siste aksel enn andre slepvogner, noe som igjen muliggjør noe større totalvekt.

1,5-gangsregelen er gitt i forskrift om bruk av kjøretøy § 4-2 nr. 4 bokstav a, som sier at *«Motorvogn med største totalvekt over 3.500 kg og som er konstruert for fart over 30 km/ t, må ikke brukes til å trekke tilhenger eller tilhengerredskap med aktuell aksellast/ last fra akselkombinasjon som tilsammen er større enn 1,5 ganger motorvognens aktuelle totalvekt»*. I et vogntog med tillatt totalvekt 60 tonn, innebærer dette at vekten, dersom man ikke tar hensyn til de tillatte totalvekter for enkeltkjøretøy, kan fordeles 24 tonn på bil og 36 tonn på tilhenger. Bransjen ønsker derfor en økning av største tillatte totalvekt for slepvogn i tømmervogntog til 36 tonn.

### **3.5.2 Vilkår for totalvekt over 30 tonn for slepvogn med 4 aksler eller flere**

Største tillatte totalvekt for slepvogn som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt 56 tonn er som nevnt 32 tonn. Dette er angitt konkret i Vedlegg 1 pkt. 7 bokstav g. Som vist vil største tillatte totalvekt for slepvogn i tømmervogntog nødvendigvis måtte økes dersom største tillatte totalvekt for vogntoget økes til 60 tonn. Vi har valgt å gradere største tillatte totalvekt for slik slepvogn som funksjon av avstand fra første til siste aksel inntil 36 tonn. Dette gir større fleksibilitet for bransjen ved at en slepvogn som ikke har den påkrevde akselavstanden for 36 tonn, ikke nødvendigvis er begrenset til 30 tonn, men kan ha totalvekt et sted mellom 30 og 36 tonn avhengig av akselavstanden.

Adgangen til å ha totalvekt inntil 36 tonn for slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med tillatt totalvekt inntil 60 tonn, fremgår av forslaget pkt. 7 bokstav g. Bestemmelsen vil henwise til ny tabell 2b, hvor de nærmere vilkårene med hensyn til avstand fra første til siste aksel er plassert. Kravet om to styrende aksler vil fremgå av tabellen. Dagens tabell 2 vil bli tabell 2a.

Største tillatte totalvekt ved returtransport foreslås ikke endret, og vil fortsatt være som for andre slepvogner med 4 aksler eller flere, altså 30 tonn. Dette vil fremgå av forslaget pkt. 7 bokstav g nr. 4.

Av brutekniske hensyn har det vært nødvendig å stille krav til avstand fra første til siste aksel på slepvognen dersom denne skal ha totalvekt over 30 tonn. For at et enkeltkjøretøy skal kunne ha totalvekt 36 tonn, anbefaler Vegdirektoratet avstanden fra kjøretøyets første til siste aksel bør være minst 8,01 meter, for å få størst mulig vegnett for totalvekt 60 tonn. Et lempeligere krav enn dette vil kunne medføre at færre bruer har tilstrekkelig bæreevne for å kunne tillates for totalvekt 60 tonn.

For at slepvogn med 4 aksler eller flere skal kunne ha totalvekt 36 tonn, vil det derfor kreves en avstand på minst 8,01 meter fra første til siste aksel. I tabellen for tillatt totalvekt for slepvogn og dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere angis hvilke akselavstander som vil kreves for at slikt kjøretøy skal kunne ha totalvekt fra 30 til 36 tonn.

Kravet innebærer at ikke alle slepvogner vil kunne ha totalvekt 36 tonn. Vegdirektoratet har gjort et uttrekk fra Autosys for å få et inntrykk av hvor mange slepvogner til bruk i tømmervogntog som har akselavstand under 8,01 meter. Tallene er noe usikre, da mange av de 4-akslede slepvognene ikke har kode eller andre koder. Av de 180 fireakslede slepvognene vi er sikre på at er tømmerhengere, fant vi imidlertid at kun tre hadde akselavstand under 8,01 meter. Vi går dermed ut fra at det foreslåtte kravet kun i ubetydelig grad vil ekskludere eksisterende transportmateriell.

Norges Skogeierforbund meldte i sitt høringssvar fra 2012 at eksisterende materiell som regel har akselavstand 7,50 meter eller mer. ***Vi er derfor interessert i bransjens tilbakemeldinger på om og i så fall i hvilken utstrekning det finnes slepvogner som tilfredsstillter de foreslåtte kravene for 36 tonn. Vi ønsker også informasjon om når bransjen antar at dagens transportmateriell vil være byttet ut med mer egnet materiell, både ved naturlig utskiftning og ved en eventuell tilpasning til foreslått regelverk.***

Vi bemerker for øvrig at det også med noe kortere slepvogner vil være mulig å oppnå en totalvekt på 60 tonn. En større andel av totalvekten må da plasseres på bilen, slik at vektfordelingen blir 26 tonn på bil og 34 tonn på slepvognen. Dette innebærer som belyst i forbindelse med innføring av tillatt totalvekt for slepvogn 32 tonn en viss forvanskning for transportøren ved at fleksibiliteten i lastfordelingen mellom bil og slepvogn forsvinner. Vegdirektoratet anser likevel at de brutekniske hensyn som ligger til grunn for å kreve akselavstand minst 8,01 meter veier tyngre enn eventuelle komplikasjoner for transportørene, særlig når det faktisk er mulig å unngå problemet ved å anvende annet transportmateriell. At det gis en totalvektstabell for slepvognen medfører også at transportøren ikke nødvendigvis er begrenset til 56 tonn dersom vilkårene ikke er oppfylt, bare til den totalvekt som følger av 26 tonn for bil pluss slepvognens tillatte totalvekt som funksjon av akselavstanden.

Ettersom dagens 56-tonnsvegnett foreslås delt i 56-tonns- og 60-tonnsveger, er det nødvendig å opprettholde regelen om største tillatte totalvekt for slepvogn som inngår i tømmervogntog med største tillatte totalvekt 56 tonn. Denne vil fortsatt være 32 tonn, og kreve en avstand fra første til siste aksel på minst 5,80 meter. Dette angis spesifikt i forslaget pkt. 7 bokstav g nr. 3.

***Vi ber om høringsinstansenes syn på de foreslåtte kravene for totalvekt over 30 tonn for slepvogn med 4 aksler eller flere.***

### 3.5.3 Aksellaster

De største tillatte aksellastene for 60 tonns vogntog vil være de samme som for Bk10/50 tonn, som angitt i tabellen i Vedlegg 1 pkt. 1 tabell 1. Største tillatte aksellast for enkeltaksel er 10 tonn, mens største tillatte aksellast for boggi er 18 tonn dersom avstanden mellom akslene i kombinasjonen er minst 1,30 meter.

I tillegg til verdiene satt opp i Vedlegg 1 tabell 2, begrenses største tillatte aksellast for enkeltkjøretøy av summen av de største tillatte aksellaster. For at en fireakslet slepvogn skal kunne ha totalvekt 36 tonn, må den altså minst ha to boggier med avstand mellom akslene i kombinasjonen minst 1,30 meter ( $18 + 18 = 36$ ). Mange fireakslede slepvogner til bruk i tømmervogntog har en boggi med avstand mellom 1,30 og 1,80 meter foran og to enkeltaksler med større avstand enn 1,80 m bak.

En totalvekt på 36 tonn på en slepvogn med to boggier gir ingen marginer for fordeling av lasten mellom akslene. Selv små forskyvninger vil medføre at største tillatte aksellast overskrides på den ene akselen. Ideelt sett bør derfor fireakslet slepvogn ha to enkeltaksler. Ettersom 36 tonn ikke overstiger summen av tillatte aksellaster for en fireakslet slepvogn med to boggier, anser vi imidlertid ikke at vi kan kreve dette. Vi antar at transportørene selv vil finne slepvogner med to enkeltaksler mer gunstige til bruk med totalvekt 36 tonn. I tillegg er det som diskutert en viss fleksibilitet i mulighetene til fordeling av last mellom bil og tilhenger, slik at ikke begge akselkombinasjonene på slepvogneren nødvendigvis belastes helt opp til største tillatte aksellast.

Bestemmelsen vil også gjelde slepvogner med akselkombinasjon enkeltaksel + trippel boggi. Slik slepvogn vil kunne ha totalvekt inntil 34 tonn, da de største tillatte aksellaster vil være  $10 + 24$  tonn. Dette følger av den innledende teksten i pkt. 2 som uttaler at «*Aktuell tillatt kjøretøyvekt kan begrenses ut fra aksellasttabellen (tabell 1) eller det som er angitt i kjøretøyets vognkort*», og gjelder selv om akselavstanden i henhold til tabellen ville tillatt større totalvekt enn 34 tonn.

### 3.6 Dolly med semitrailer – forskriftens tabell 2a og 2b

Vedlegg 1 pkt. 2 tabell 2 angir i dag største tillatte totalvekt for slepvogn med 2, 3 og 4 eller flere aksler som henholdsvis 20, 28 og 30 tonn. Kombinasjonen av dolly med semitrailer er ikke omtalt i denne tabellen.

En «dolly» er i prinsippet en påhengsvogn med en svingskive som påkobles en semitrailer og som sammen med semitrailerer fungerer som en slepvogn. En slik kjøretøykombinasjon bør derfor kunne ha de samme totalvekter som en slepvogn. Vi foreslår derfor at rubrikkene som i dag omtaler «slepvgogn» endres slik at de omtaler «slepvgogn og dolly med semitrailer».



Vi bemerker at en dolly med semitrailer ikke kan ha lengde over 12,00 meter dersom den skal inngå i et «vanlig» vogntog. Det er dermed lite praktisk å anvende denne kombinasjonen i andre vogntog enn modulvogntog og eventuelt til transport av tømmer. En semitrailer med størrelse tilsvarende en 40-fots container påkoblet en dolly vil være for lang til å benyttes i vanlig vogntog. Dermed vil kun svært korte semitrailere kunne anvendes i vanlig vogntog.

At dagens regelverk ikke inneholder noen bestemmelser om tillatt totalvekt for dolly med semitrailer, gjør regelverket uforutsigbart for brukerne og skaper usikkerhet og fare for ulik behandling i kontrollsituasjoner. Dessuten er grunnlaget for ileggelse av overlastgebyr for slik kombinasjon høyst usikkert.

Bestemmelsene om tillatt totalvekt for slepvogn som inngår i vogntog med tillatt totalvekt 60 tonn vil også kunne gjøres gjeldende for dolly med semitrailer som inngår i modulvogntog. Kjøretøyet har som oftest større akselavstander enn en slepvogn, og ofte fem aksler mot slepvognens fire, slik at de vekter som tillates for en slepvogn er uproblematisk for en dolly med semitrailer. Største tillatte totalvekt vil imidlertid fortsatt være begrenset til 36 tonn da man ellers kommer i konflikt med 1,5-gangsregelen.

For modulvogntog reguleres overlastgebyr av tillatte aksellaster og totalvekter for enkeltkjøretøyene som inngår i modulvogntoget. Dolly blir her ansett for å være toakslet påhengsvogn som benyttes i kombinasjon med en semitrailer.

Det foreslåtte kravet til avstand fra første til siste aksel for å kunne ha totalvekt 36 tonn vil også gjelde for dolly med semitrailer. Slik kombinasjon vil som oftest ha *større* avstand fra første til siste aksel enn slepvogner. Vegdirektoratet antar derfor at dette kravet ikke vil innebære noen innskrenkning i adgangen til å anvende eksisterende materiell med totalvekt inntil 36 tonn. I den grad kombinasjon av dolly med semitrailer har kortere avstand fra første til siste aksel, gjør dessuten de samme brutekniske hensyn seg gjeldende som for slepvogner, slik at tillatt totalvekt for disse heller ikke bør være 36 tonn.

***Vi ber om høringsinstansenes syn på forslaget om å underlegge dolly med semitrailer de samme reglene om tillatt totalvekt som slepvogn.***

### **3.7 Andre endringer i dagens tabell 2**

Det vil i tillegg til de ovenfor nevnte endringene gjøres en mindre, strukturell endring i dagens tabell 2, som blir ny tabell 2a. Rubrikken for tillatt totalvekt for motorvogn med 4 aksler eller flere er i dag delt i tre, med forskjellige vekter for avstand fra første til siste aksel minst 5,40 meter, minst 5,60 meter og minst 5,80 meter. I tillegg inneholder rubrikken en fotnote, som blant annet angir at dersom akselavstanden er mindre enn 5,40 meter, er tillatt totalvekt som for motorvogn med 3 aksler. Vi foreslår å endre på denne rubrikken slik at tillatt totalvekt angis på samme måte som i tabell 3a og 3b. Tabellen vil da inneholde tillatte totalvekter for motorvogn med 4 eller flere aksler med avstand fra første til siste aksel under 5,40 meter, 5,40 – 5,59 m, 5,60 – 5,79 m og 5,80 m og større. Dette innebærer ingen materielle endringer, men gjør tabellen ryddigere.

Rubrikken for påhengsvogn/semitrailer med 3 aksler og flere vil vise til tabellens fotnote 4, som uttaler at de angitte tillatte totalvektene for slik tilhenger er summen av aksellastene. Denne fotnoten falt ved en inkurie ut av vedlegget i 2008-utgaven, og feilen har deretter fulgt

med helt til gjeldende utgave. Endringen innebærer ingen realitetsendring. I tillegg er det gjort en mindre endring i ordlyden i tabellens fotnote 1, som ikke innebærer noen realitetsendring.

## **3.8 Høydebegrensning for slepvogn – opprettholdelse av dagens høydebegrensning på 4,00 meter**

### **3.8.1 Dagens situasjon og regelverk**

Direktiv 96/53/EF vedlegg I pkt. 1.3 setter største tillatte høyde for kjøretøy til 4,00 meter. Etter direktivets artikkel 4 nr. 2 kan medlemsstatene likevel tillate større høyde for kjøretøy i innenlands transport. Den eneste generelle bestemmelsen vi har om høyde i vårt nasjonale regelverk er forskrift om bruk av kjøretøy § 4-3, som krever stabilisatorstag for tilhenger med aktuell totalvekt over 20 tonn når høyden på denne overstiger 4,00 meter, og setter største tillatte høyde for slik tilhenger til 4,50 meter. Ut over dette inneholder det norske regelverket ingen generelle bestemmelser om største tillatte høyde på kjøretøy på offentlig veg. Tunneler, bruer og underganger med fri høyde 4,60 meter eller lavere er skiltet med skilt 314 «høydegrense», men slik høydegrense reguleres av skiltforskriften og ikke det alminnelige regelverket om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg. For slepvogn som inngår i tømmervogntog med større lengde enn 19,50 meter gjelder imidlertid en høydebegrensning på 4,00 meter. Dette vilkåret ble satt ved innføringen av større tillatt lengde for tømmervogntog i 1984.

Sverige har ingen generell høydebegrensning for kjøretøy i innenlands transport, verken for transport av tømmer eller annen transport. Finland har en generell høydebegrensning på 4,20 meter for kjøretøy i innenlands transport. Denne foreslås økt til 4,40 meter i forbindelse med økningen av tillatt totalvekt for vogntog, fordi forslaget ikke gis i sammenheng med en økning i tillatt lengde.

### **3.8.2 Hvorfor høydegrense?**

Høydebegrensningen for tømmertransporter ble gitt samtidig med økningen i tillatt lengde fra 18,75 meter til 22,00 meter. Høydebegrensningen var årsaken til den opprinnelige lengdeøkningen. Man registrerte at tømmervogntog innenfor den daværende største tillatte lengde 18,75 meter kjørte med veldig høye lass og var svært utsatt for velt. For å redusere dette problemet ble det innført en høydebegrensning på 4,00 meter på slepvogn i tømmervogntog. Til gjengjeld ble tillatt lengde økt med 3,25 meter til 22,00 meter. Høydebegrensningen er altså ikke gitt som et tillegg til bestemmelsene om økt tillatt lengde, men er begrunnelsen for hvorfor lengden ble økt i utgangspunktet.

Mengden gods som tillates transportert begrenses enten av de største tillatte vekter eller de største tillatte dimensjoner. For volumintensivt gods, for eksempel Glava, vil kjøretøyets/vogntogets tillatte lengde, bredde og eventuelt høyde være avgjørende. For vektintensivt gods som for eksempel stein, er største tillatte aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt bestemmende for hvor mye gods som kan transporteres.

Det avgjørende for et kjøretøys stabilitet er høyden på tyngdepunktet. Tyngdepunktets plassering avhenger både av lastens totale høyde og sammensetning.

Tømmertransporter har høyt tyngdepunkt. Dette skyldes både at tømmer er en godstype med relativt høy massetetthet, og at lasten er helt ensartet. Det siste i motsetning til andre



transporter med stor høyde som enten består av lettere gods, slik at tilhengerens egenvekt gir et lavt tyngdepunkt, eller transport av flere godstyper hvor det tyngste godset plasseres nederst. Transport av tømmer får dermed et høyere tyngdepunkt enn mange andre transportert med tilsvarende eller større høyde.

Tømmer er langt fra den eneste godstypen som har høyt tyngdepunkt. Imidlertid er tømmer den eneste av disse som har særbestemmelser som tillater større totalvekt og lengde enn det som ellers er tillatt. Dette taler for at det også er adgang til å gi særlige bestemmelser som skal sikre at transportens tyngdepunkt ikke blir så høyt at det får alvorlige konsekvenser for kjøretøyets stabilitet. Videre er det grunn til å anta at slepvogner som inngår i tømmervogntog er oftere lastet til største tillatte høyde enn tilhengere som brukes i andre former for transport. Dette betyr at de oftere utfører transport med høyt tyngdepunkt.

Vegdirektoratet har ikke tall på omfanget av velt med tømmerhengere og hvor stort problemet eventuelt er med dagens bestemmelser.

Vi viser for øvrig også til at svensk regelverk inneholder en høydebegrensning ved at vogntog med mer enn én tilhenger ikke tillates å kjøre i mer enn 40 km/t dersom høyden på den bakerste tilhengeren overstiger 4,00 meter.<sup>5</sup> Denne høydebegrensningen er ikke gitt av infrastrukturhensyn, da Sverige ikke har noen generell høydebegrensning i sitt nasjonale regelverk.

### 3.8.3 Behov for større høyde fra næringen

NLF gir i en tilleggsuttalelse til sitt høringssvar av 2012 (vår referanse 2010/024624-062), sendt på vegne av VTØ, Trekk, AØV, Nyhus, Valdrestømmer, Bøhaugen gruppen samt en sammenslutning av 25 transportører nordenfjellsk, uttrykk for at største tillatte høyde for slepvogn i tømmervogntog må økes fra 4,00 meter til 4,40 meter dersom tillatt vogntogvekt økes fra 56 til 60 tonn og tillatt totalvekt for slepvogner økes fra 32 til 36 tonn. Dette begrunnes med at «Egenvekt på tømmer varierer fra 600 til 1200 kg pr f.m<sup>3</sup>. Virke med moderat til lav egenvekt vil ikke kunne lastes til 60 tonn totalvekt, uten å overgå høydebegrensningen på henger, som i dag er 4 meter. En økning av totalvekt med 4 tonn vil i sin helhet måtte legges på henger. Det vil da være nødvendig med tillatt hengerhøyde på 4,40 meter.»

Norges Skogeierforbund på sin side anser det ikke som kritisk med en økning av høydebegrensningen. De har utarbeidet et skriv om behovet for høyde på slepvogn i tømmervogntog med totalvekt 60 tonn. Forbundet konkluderer her med at selv om en høydegrense på 4,20 meter ville være det optimale for næringen, vil en høydebegrensning på 4,00 meter kun være begrensende for et fåtall av transportene. De viser til at for å kunne laste 60 tonn (eller 36 tonn på tømmerhenger), trenger man høyde på over 4,00 meter for massevirke i Trønderlang og på Sørlandet. Skogeierforbundet viser til at ved å øke vogntoglengden til 24 meter kan øke gjennomsnittslengden til 4,75 meter for massevirke. Når gjennomsnittslengden økes til 4,75 meter er det bare Trøndelag som har behov for større høyde enn 4 meter for massevirke.

---

<sup>5</sup> Vägverkets föreskrifter om högsta hastighet för bil med två släpvagnar (dubbelkombination), VVFS 2005:131, <http://www20.vv.se/vvfs/pdf/2005nr131.pdf>

Dette fremgår av følgende tabell<sup>6</sup>:

Sortiment	Lengde	Bredde	Laste- høyde	Eff. Høyde	Fast- masse	Egenvekt	Vekt	
	m	m	m		%	kg/fm <sup>3</sup>	kg	
Sagtømmer	4,9	2,27	3,60	2,45	0,62	886	15 000	Landstall
Massevirke	4,5	2,27	3,99	2,84	0,57	908	15 000	Østlandet
Massevirke	4,5	2,27	4,00	2,85	0,57	883	14 653	Sørlandet
Massevirke	4,5	2,27	4,00	2,85	0,57	851	14 122	Trøndelag
Massevirke	4,75	2,27	3,84	2,69	0,57	908	15 000	Østlandet
Massevirke	4,75	2,27	3,91	2,76	0,57	883	15 000	Sørlandet
Massevirke	4,75	2,27	4,00	2,85	0,57	851	14 906	Trøndelag

I følge Norsk Virkesmåling<sup>7</sup> leveres massevirke i lengder fra 3,0 meter til 6,0 meter. Sagtømmer leveres i lengder opp mot 5,80 meter. Vegdirektoratet har regnet ut at det for Trøndelags vedkommende vil være mulig å oppnå en nyttelast på 30 tonn med høyde ikke over 4,00 meter hvis lastlengden er større enn 9,6 meter (3 x 3,2 meter eller 2 x 4,8 meter). Tilhengeren i tømmervogntog har i dag en lengde på rammen på mellom 10,0 og 10,3 meter og vil kunne ha en lastlengde opp mot 12 meter. Dette tilsvarer en høyde på under 3,5 meter. Dette gjelder likevel bare for vogntog som kan ha lengde inntil 24,00 meter.

### 3.8.4 Vegdirektoratets konklusjon

Norges Skogeierforbunds grundige redegjørelse viser at det kun er et marginalt behov for økt tillatt høyde på slepvogner i tømmervogntog med tillatt totalvekt 60 tonn. I de aller fleste tilfeller vil totalvekten og ikke høyden være den begrensende faktoren. Dersom en høydebegrensning skal ha en effekt, kan den ikke settes så høyt at den i realiteten ikke utgjør noen begrensning. I så fall ville det være unødvendig å gi en høydebegrensning.

De hensyn som gjorde seg gjeldende ved den opprinnelige innføringen av høydebegrensning og økt tillatt lengde for tømmertransporter, er ikke endret. Tømmer er fortsatt en godstype med egenskaper som medfører høyt tyngdepunkt, noe vi vet er ugunstig for kjøretøyets stabilitetsegenskaper. Vegdirektoratet foreslår derfor ikke å endre den gjeldende høydebegrensningen for slepvogn i tømmervogntog med lengde over 19,50 meter.

***Dersom høringsinstansene mener tallene fra Norges Skogeierforbund ikke tilsier at høydebegrensningen på 4,00 meter kan opprettholdes, eller at disse tallene er uriktige, ber vi om tilbakemelding om dette.***

## 3.9 Andre forhold

### 3.9.1 Effektivisering av transportene, trafiksikkerhet og miljø

Norges Skogeierforbund, Treindustrien og Norsk Landbrukssamvirke anslår at en økning i tillatt totalvekt fra 56 til 60 tonn gir en økning i nyttelasten på ca. 10 prosent. En økning i tillatt totalvekt muliggjør større lastekapasitet for hvert vogntog. Dersom denne utnyttes fullt ut, vil økningen gi reduksjon i antall kjørte kilometer med vogntog. Konsekvensene som

<sup>6</sup> Utarbeidet av Norges Skogeierforbund, vår referanse 2013/007241-001

<sup>7</sup> <http://www.tommermaling.no>

beskrives i det følgende gjør seg kun gjeldende i den utstrekning økt tillatt totalvekt faktisk gir en reduksjon i antall kjørte kilometer.

Av TØIs rapport 130 dødsulykker med vogntog – Gjennomgang av dødsulykker 2005-2008 gransket av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper<sup>8</sup> fremgår det at ulykker hvor vogntog er involvert oftere får alvorlige konsekvenser enn ulykker hvor vogntog ikke er involvert, men at disse er sjeldnere involvert i ulykker når det kontrolleres for kjørelengde (pkt. 1.1.5). I TØIs Trafikksikkerhetshåndbok pkt. 4.30 Regulering av tunge kjøretøys vektor og dimensjoner, anslås et vogntogs risiko for å bli innblandet i en ulykke med personskaide til 0,19 per million kjøretøykilometer<sup>9</sup>.

En reduksjon i antall kjørte kilometer med tømmervogntog reduserer ikke risikoen for at det enkelte vogntoget er involvert i en ulykke, men gir i sum en noe redusert risiko for ulykker mellom vogntog og andre kjøretøy.

I hvilken grad en økning i tillatt totalvekt fra 56 til 60 tonn får konsekvenser for alvorligheten av ulykkene hvor slike vogntog er involvert, er vanskelig å si noe om. Økt totalvekt gir økt masseforskjell mellom personbil og vogntog, men forskjellen på fire tonn mellom 56 og 60 tonn gir kun marginal forskjell i energi ved sammenstøt.

Reduksjonen i antall kjørte kilometer vil også gi en reduksjon i utslipp av CO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>. Så lenge de største tillatte aksellaster for vegen ikke overskrides, vil det enkelte kjøretøy ikke medføre større belastning på bærelag og vegkropp enn hva som er tatt høyde for i vegens bruksklasse. Reduksjonen i antall passeringer på den enkelte strekning vil kanskje også medføre en viss reduksjon i slitasjen. En reduksjon i antall passeringer vil også kunne gi en viss reduksjon i vegstøy, under forutsetning av at det enkelte vogntoget med totalvekt ikke avgir mer støy enn det ville gjort lastet til 56 tonn.

***Dersom høringsinstansene er uenige i Vegdirektoratets vurderinger av disse forholdene, eller mener andre trafikksikkerhets- eller miljømessige konsekvenser burde vært belyst, ber vi om tilbakemelding om dette.***

### 3.9.2 Overføring av gods fra bane til veg

Økt tillatt totalvekt ved transport av tømmer kan gjøre det mer attraktivt å transportere tømmer på veg fremfor tilsvarende transport med jernbane, noe som igjen kan gi en overføring av gods fra bane til veg.

Transport av tømmer på veg foregår i konkurranse med transport med jernbane bare på de strekningene der veg og jernbane er reelle alternativer. For store deler av tømmervegnettet er dette ikke tilfelle. Om største tillatte totalvekt for transport av tømmer på disse strekningene er 50, 56 eller 60 tonn, har ikke betydning for jernbanens konkurransevne. Økningen kan samtidig være avgjørende for skog- og treforedlingsindustrien i området. Vi bemerker også at forslaget om økning av tillatt totalvekt ikke er gitt av hensyn til transportørene, men som et tiltak for å bedre rammevilkårene for treforedlingsindustrien.

---

<sup>8</sup> TØI rapport 1061/2010, <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%D8I%20rapporter/2010/1061-2010/1061-2010-nett.pdf>

<sup>9</sup> <http://tsh.toi.no/?146899>

Vegdirektoratet har ikke grunnlag for å anslå om en økning i lastekapasiteten til hvert vogntog med 4 tonn vil påvirke hvorvidt skognæringen og treforedlingsindustrien velger å transportere tømmeret på veg fremfor med jernbane.

I tillegg gjentar vi fra høringen av 2007 om økning fra 50 til 56 tonn at tømmer som skal fraktes med tog må transporteres fra hogstfeltet til jernbanestasjon for omlasting. Mange av vegene tilknyttet dagens 56-tonnsvegnett er ikke åpnet for slik totalvekt. Tømmeret må da kjøres i mindre lass frem til 56-tonnsvegen for så å lastes om. I mange tilfeller vil det være like, om ikke mer effektivt å transportere dette tømmeret direkte til jernbanen.

Vegdirektoratet kan ikke utelukke at en økning i tillatt totalvekt for transport av tømmer fra 56 til 60 tonn vil medføre en viss overføring av tømmertransport fra bane til veg på de strekningene hvor disse transportformene er reelle alternativer. Vi er imidlertid usikre på om den konkrete økningen innebærer at lass som tidligere har blitt kjørt på veg til jernbane for omlasting til tog nå vil transporteres på veg hele vegen til sagbruk eller foredlingsbedrifter. Dette blant annet fordi regelendringen i seg selv bare innebærer en økning til 60 tonn på de strekningene som i dag er åpnet for 56 tonn. Forslaget innebærer ikke at *flere* vegstrekninger åpnes for slik totalvekt, selv om dette kan bli konsekvensen av at det nå er satt særlig fokus på treforedlingsindustriens rammevilkår og behovet for utbedring av flaskehalsen på vegnettet.

#### **4. Økonomiske og administrative konsekvenser**

*I det følgende gjøres det rede for de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget Vegdirektoratet har oversikt over. Dersom høringsinstansene har en annen vurdering av disse forholdene, eller mener andre økonomiske eller administrative konsekvenser burde vært belyst, ber vi om tilbakemelding om dette.*

##### **4.1 Behov for beregning av brumateriell**

Som nevnt utgjør forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg pkt. 7 kun *rammeverket* for regelverket om transport av tømmer. En økning av største tillatte totalvekt for transport av tømmer i denne bestemmelsen får ingen praktiske konsekvenser dersom ikke den største tillatte totalvekt for slik transport skrives opp til 60 tonn på den enkelte vegstrekning. Før dette kan gjøres, må brumateriellet på den enkelte strekning kontrollregnes for tilstrekkelig bæreevne. Slik kontrollregning vil kreve en betydelig mengde tid og ressurser.

###### **4.1.1 Riksveg**

En foreløpig oversikt over bruer som ligger på strekninger i riksvegnettet som er åpnet for 56 tonn tømmertransport viser at det er et begrenset antall som må gjennomgå. Formelt vil ansvaret for en slik gjennomregning tilligge regionene, og disse vil også få oppdraget.

Dersom det avdekkes behov for supplerende eller nye kontrollberegninger, vil Vegdirektoratet kunne utføre dette for bruer som ikke krever omfattende beregninger.

Eventuell kontroll av et lite antall kompliserte brukonstruksjoner må besørges av regionene. Ressurs- og tidsbehov kan ikke estimeres da omfanget er ukjent.

Ressursbehov og ferdigstillelse av gjennomgang og kontrollberegning av bruer på eventuelle riksvegstreknings som ikke inngår i nåværende 56-tonnsnett kan ikke vurderes da strekningene ennå ikke er avklart. At strekninger ikke er åpnet for 56 tonn kan bero på at kontrollberegning i sin tid avdekket et antall svake bruer slik at oppskrivning ikke var mulig. Det samme vil i så fall gjelde også i dag dersom disse bruene ikke er forsterket eller skiftet ut.

#### 4.1.2 Fylkesveg

En tilsvarende jobb må gjøres for brumateriellet på de delene av 56-tonnsvegnettet som befinner seg på fylkesvegnettet.

Regionvegkontorene er vedtaksmyndighet for veglister for fylkes- og kommunale veger. De respektive fylkeskommunene er vegeiere, og er ansvarlige for å fremskaffe grunnlagsmateriale for vurderingen av om den enkelte 56-tonnsveg kan skrives opp til 60 tonn, altså å finne den nødvendige dokumentasjonen og utføre de nødvendige beregningene. Statens vegvesen kan imidlertid ikke pålegge fylkeskommunene å utføre denne jobben. I nærværende sak er det bevilget 10 millioner kroner over revidert nasjonalbudsjett til beregning av bæreevnen til 56-tonnsvegene i fylkesvegnettet. Statens vegvesen har dermed mulighet til å tilby fylkeskommunene å gjennomføre de nødvendige beregningene på deres vegge.

Det kan antas at bevilget beløp på 10 millioner kroner, det vil si 8 millioner eks MVA, vil være tilstrekkelig til at store deler av bruene i del av fylkesvegnettet som nå er åpnet for tømmertransport med totalvekt 56 tonn kan kontrollberegnes. Totalt behov er imidlertid usikkert og beror i hovedsak på kvalitet på nåværende dokumentasjon.

Det er p.t. ikke mulig å anslå når den fylkeskommunale delen av 56-tonnsvegnettet vil være gjennomregnet.

Mens forslag om endring av rammebestemmelsene er på høring, vil Vegdirektoratet i samråd med bransjen identifisere strekningene på fylkesvegnettet som er av størst betydning for bransjen å få vurdert med hensyn til tåleevne og utbedringsbehov. Det vil deretter utføres en tilsvarende kartlegging for det øvrige fylkesvegnettet.

#### 4.1.3 Kommunal veg

Dagens 56-tonnsvegnett strekker seg også over kommunale veger. Vegeier for kommunale veger er de respektive kommunene. Disse er ansvarlig for både å fremskaffe grunnlagsmateriale og å vedta oppskrivning. Vegdirektoratet har ingen muligheter for å anslå i hvilken utstrekning dette vil bli gjort og i så fall når det vil skje.

#### 4.1.4 Flaskehals

I tiltakspakken for treforedlingsindustrien er det bevilget 90 millioner kroner til utbedring av flaskehals på riksvegnettet. Statens vegvesen vil i samarbeid med næringen identifisere de mest kritiske flaskehalsene på riksvegnettet og utarbeide forslag til hvor og hvordan disse midlene skal anvendes.

Utbedringskostnader på fylkesvegnettet vil bli kartlagt ved gjennomregning, og vil i neste omgang måtte følges opp av de enkelte fylkeskommuner.

## 4.2 Veglister og NVDB

Det må gjøres enkelte endringer i NVDB. Inntil dette blir gjort må tillatt totalvekt for tømmer 60 tonn legges inn i veglistene manuelt.

Regionene går igjennom riksvegnettet og melder tilbake til Vegdirektoratet hvilke strekninger som kan åpnes. Vegdirektoratet må kvalitetssikre tilbakemeldingene. Det må deretter fastsettes en ny riksvegliste for tømmer. Listen fastsettes av Vegdirektoratet. Riksvegliste for tømmer er del av vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy. Fra 2013 er vedlegg 1 kun tilgjengelig i elektronisk versjon på lovdata og [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no).

Regionene vil måtte fastsette nye veglister for fylkes- og kommunale veger hvor det fremgår på hvilke strekninger største tillatte totalvekt for tømmer er 60 tonn. Alle regionene unntatt Region sør trykker sine veglister. Fastsettelse av veglister for fylkes- og eventuelt kommunale veger hvor det fremgår på hvilke strekninger største tillatte totalvekt for tømmer er 60 tonn vil muligens skje på et annet tidspunkt enn ved ordinær fastsettelse av veglistene for fylkes- og kommunale veger. I så fall kan det ikke påregnes at det vil utgis nye veglister. Transportørene vil da være henvist til veglistene på lovdata og [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) inntil neste ordinære fastsettelse av veglister for disse vegene.

## 4.3 Særlig om drift- og vedlikeholdskostnader ved en økning til 60 tonn

Det avgjørende for den nedbrytende effekten på vegen er aksellast og antall akselpasseringer. Så lenge den totale mengden last (tømmer) som skal fraktes ikke endres, vil adgangen til å benytte lengre og tyngre vogntog tilsi en reduksjon i antall passeringer. Dersom antall aksler per kjøretøy er uendret vil hver aksel kunne bli noe tyngre, men det vil totalt bli færre akselpasseringer. Dette under forutsetning av at største tillatte aksellast, lufttrykk i dekk og hjul- og akselkonfigurasjoner forblir uendret. Økningen til 60 tonn tillatt totalvekt vil antakelig gi svært marginale endringer i den totale nedbrytingen av vegene. Mest sannsynlig vil disse endringene ligge innenfor de usikkerhetsmarginer slike beregninger har. Vegdirektoratet mener derfor at det ikke er grunnlag for å si at økningen til 60 tonn vil gi økte vedlikeholdskostnader.

## 4.4 Økonomiske konsekvenser for skognæringen og treforedlingsindustrien

Norske Skog anslår i sitt høringssvar fra 2012 (vår referanse 2010/024624-090) at transportkostnadene utgjør ca. 30 prosent av de totale virkeskostnadene.

Bransjeorganisasjonen Treindustrien skriver i sitt svar på samme høring (vår referanse 2010/024624-091) at «*Råvarekostnadene for et sagbruk utgjør om lag 70 % av de samlede kostnader. Tømmertransportkostnadene utgjør mellom 12 og 15 % av råvarekostnadene i hele den tremekaniske industrien. Forskjellene i kjøretøybestemmelser mellom Norge og Sverige/Finland innebærer en vesentlig konkurransemessig ulempe.*»

Norsk Industri (vår referanse 2010/024624-082) skriver at «*For treforedlingsindustrien utgjør transport av tømmer en stor kostnad – om lag en tredjedel av den totale virkeskostnaden er knyttet til vegtransport. Det å kunne transportere mer effektivt vil være en viktig forutsetning for videreutviklingen av bransjens konkurransedyktighet både ute og hjemme ... Skogsindustriens konkurransevne er preget av et høyt norsk kostnadsnivå, en sterk norsk valuta og dårligere rammevilkår på blant annet vegtransport. Derfor er det viktig at tiltak*



*som styrker skognæringens konkurransevne iverksettes så raskt som mulig.» Norske Skog gir uttrykk for det samme.*

#### 4.5 Økonomiske konsekvenser for transportbransjen

Transport med totalvekt inntil 60 tonn kan foregå med det samme transportmateriellet som i dag benyttes til transport med totalvekt 56 tonn. Økningen vil altså ikke kreve anskaffelse av nytt transportmaterieil. Samtidig vil den økte totalvekten gi økt belastning på eksisterende materieil, som kan medføre både større vedlikeholdskostnader og reduksjon i forventet levetid for materiellet. Økningen vil antakelig også medføre en liten økning i drivstoffutgifter for det enkelte kjøretøy.

Norges Skogeierforbund anslår at økningen fra 56 til 60 tonn vil gi en økning i lasstørrelsen på ca. 10 prosent. Dette vil gi en tilsvarende reduksjon i antall transporter som må utføres og dermed også en reduksjon i antall tilgjengelige transportoppdrag. Vegdirektoratet kan ikke uttale oss om hvilke økonomiske konsekvenser dette får for transportørene. ***Vi er derfor interessert i både transportørenes og skog- og treforedlingsindustriens synspunkter på hvilke konsekvenser forslaget om økt tillatt totalvekt får for transportørene.***

### 5. Konklusjoner

På bakgrunn av de foregående vurderingene foreslår Vegdirektoratet følgende endringer i forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg:

- Økning av største tillatte totalvekt for transport av tømmer fra 56 til 60 tonn. Økningen skal gjelde for de veger som beregnes å være dimensjonert for slik vekt, og er ikke betinget av at største tillatte vogntoglengde er økt fra 22,00 til 24,00 meter.
- Totalvekt 60 tonn vil kreve at tømmervogntoget har minst 7 aksler, avstand fra første til siste aksel minst 19,00 meter, og minsteavstand minst 3,70 meter.
- Tillatt totalvekt for slepvogn som inngår i tømmervogntog med totalvekt 60 tonn settes til 36 tonn, under forutsetning av at slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 8,01 meter.
- Krav om lengde uten gods minst 21,50 meter for totalvekt over 50 tonn vil inntil videre opprettholdes.
- Største tillatte høyde for slepvogn som inngår i tømmervogntog med lengde over 19,50 meter foreslås ikke økt ut over dagens grense på 4,00 meter.
- Det gis en ny tabell 3c som viser hvilke totalvekter som tillates for tømmer- og modulvogntog med avstand fra første til siste aksel 15,61 til 18,99 meter.
- Det gis en ny tabell 2b som viser hvilke totalvekter som tillates for slepvogn med minst 4 aksler som inngår i tømmervogntog og dolly med semitrailer som inngår i modulvogntog, basert på slepvognens avstand fra første til siste aksel.
- Dagens tabell 2 blir tabell 2a. Tabellen vil endres slik at de største tillatte totalvekter for slepvogner også vil gjelde for dolly med semitrailer.

Endringene fremgår av forslag til forskriftstekst som gitt i punkt 6.

## 6. Forslag til forskriftstekst

I Forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg (vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy) pkt. 2, 3 og 7 foreslås følgende endringer (markert i gult):

### 2. Kjøretøyvekttabeller

Største tillatte vekt av enkeltkjøretøy på veger i de forskjellige bruksklasser (Bk) er angitt i tabell 2a og 2b. Aktuell tillatt kjøretøyvekt kan begrenses ut fra aksellasttabellen (tabell 1) eller det som er angitt i kjøretøyets vognkort.

Tabell 2a

		<i>Tonn</i>					
		<i>Bk10</i>		<i>BkT8</i>		<i>Bk8</i>	<i>Bk6</i>
		<i>50</i>	<i>42</i>	<i>50</i>	<i>40</i>	<i>32</i>	<i>28</i>
Motorvogn med 2 aksler		19	19	16	16	16	12
Motorvogn med 3 aksler		26	26	22	22	20	16
Motorvogn med 4 aksler og flere <sup>1,2,3</sup> og avstand fra første til siste aksel	mindre enn 5,40 m	26	26	22	22	20	16
	5,40 m – 5,59 m	30	30	26	26	22	16
	5,60 m – 5,79 m	31	31	27	27	23	17
	5,80 m eller større	32	32	28	28	24	18
Slep vogn og dolly med semitrailer med 2 aksler		20	20	16	16	16	12
Slep vogn og dolly med semitrailer med 3 aksler		28	25	22	22	19	15
Slep vogn og dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere		30	25	22	22	19	15
Påhengsvogn/ semitrailer med 1 aksel <sup>4</sup>		10	10	8	8	8	6
Påhengsvogn/ semitrailer med 2 aksler <sup>4</sup>		18	18	14	14	12	9
Semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 m med tvillingmonterte hjul der siste akselen er tvangsstyrt <sup>4,5</sup>		20	20	16	16	16	12
Påhengsvogn/ semitrailer med 3 aksler og flere <sup>4</sup>		24	19	19	16	12	24
Semitrailer med boggi med boggiavstand 1,30 – 1,79 m og en etterfølgende tvangsstyrt <sup>5</sup> , og der minst de faste akslene har tvillingmonterte hjul <sup>4</sup>		27	22	22	20	15	27

1 Både fotnote 2 og 3 må være oppfylt. Hvis ikke, er tillatt vekt som for 3-akslet motorvogn.

2 Under forutsetning av at drivakselen har tvillingmonterte hjul og luftfjæring i henhold til direktiv 96/53/EF, eller hver drivaksel har tvillingmonterte hjul og ingen av akslene overstiger 9,5 t

3 Under forutsetning av 2 styrende aksler der den ene kan være friksjonsstyrt

4 Sum aksellast

5 Tvangsstyring er et system der tilhengerens aksler styres automatisk når vinkelen mellom lengdeakslene på bil og tilhenger endres. (Joystick- og friksjonsstyring er ikke å betrakte som tvangsstyring.)



Tabell 2b Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy som inngår i vogntog særlig innrettet for transport av tømmer eller modulvogntog med tillatt totalvekt 60 tonn

	Avstand fra første til siste aksel	Tillatt totalvekt
Slepvogn <sup>1</sup> og dolly med semitrailer med 4 aksler og flere	mindre enn 5,80 m	30
	5,80 m – 6,35 m	32
	6,36 m – 6,90 m	33
	6,91 m – 7,45 m	34
	7,46 m – 8,00 m	35
	8,01 m eller større	36

<sup>1</sup> Under forutsetning av 2 styrende aksler. Dersom slepvognen ikke har 2 styrende aksler, er største tillatte totalvekt 30 tonn uavhengig av avstand fra første til siste aksel

### 3. Tillatt aktuell totalvekt for vogntog på offentlig veg

a) Tillatt aktuell totalvekt for de forskjellige vogntog på de forskjellige bruksklasser (Bk) er oppført i tabell 3a og 3b avhengig av minsteavstanden.

Med minsteavstand forstås avstanden fra bakerste aksel på motorvogn til fremste aksel på tilhenger.

b) Motorvognens og tilhengerens tillatte aktuelle vekter begrenses eventuelt av aksellasttabellen, tabell 1, kjøretøyvekttabellen, tabell 2, og tillatte vekter etter vognkortet.

Vogntogvekten begrenses eventuelt av tillatte vekter etter motorvognens vognkort samt andre krav som gjelder vogntogvekter i forskrift om bruk av kjøretøy.

Tillatt aktuell vogntogvekt kan fordeles på kjøretøyene i vogntoget innenfor de rammer som er nevnt foran.

[tabell 3a og tabell 3b]

c) I tillegg gjelder følgende for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer minst 7 aksler og modulvogntog med tillatt totalvekt inntil 60 tonn jf. denne forskrift pkt. 7 og 9:

Tabell 3c

Minsteavstand	Avstand fra første til siste aksel i meter	Totalvekt i tonn
3,00 m – 3,69 m	Mindre enn 16,00	Som for Bk10/50
	16,00 eller større	50
Tømmervogntog og modulvogntog bestående av motorvogn med dolly og semitrailer med minsteavstand 3,70 m eller større, og øvrige modulvogntog uavhengig av minsteavstander	15,60 eller mindre	50
	15,61 – 16,00	51
	16,01 – 16,20	52
	16,21 – 16,60	53
	16,61 – 17,00	54
	17,01 – 17,40	55
	17,41 – 17,80	56
	17,81 – 18,20	57
	18,21 – 18,60	58
	18,61 – 18,99	59
19,00 eller større	60	

## 7. Særlige bestemmelser for transport av tømmer

- a. Tømmertransport med motorvogn og slepvogn kan 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 riksveglisten i pkt. 8 og i veglister for fylkes- og kommunale veger.
- b. Vogntoget må være spesielt innrettet for tømmertransport. Høyden på slepvognen må ikke være mer enn 4,00 meter dersom vogntoget er lengre enn 19,50 meter.
- c. Vogntog spesielt 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.
- d. Ordningen omfatter sagtømmer, skurtømmer, rundtømmer med små dimensjoner, massevirke og slipvirke. Flis er ikke massevirke.
- e. Transport av returgoods på vogntog med lengde mellom 19,50 og 24,00 meter er tillatt i forbindelse med tømmertransport i henhold til bestemmelsene her. Ved slik transport skal det på forlangende godtgjøres at transporten er en returtransport ved at den forutgående tømmertransporten dokumenteres med fraktbrev eller lignende.
- 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 riksveglisten i denne forskrift pkt. 8 og av veglister for fylkes- og kommunale veger.
  2. På veger hvor største tillatte totalvekt for transport av tømmer er angitt som 60 tonn, tillates slike totalvekter som angitt i pkt. 3 tabell 3c.
  3. På veger hvor største tillatte totalvekt for transport av tømmer er angitt som 56 tonn, tillates slike totalvekter som angitt i pkt. 3 tabell 3c inntil 56 tonn.
  4. Tømmervogntog med større totalvekt enn 50 tonn skal ha lengde uten gods minst 21,50 meter.
  5. Ved returtransport i henhold til bokstav e er største tillatte totalvekt 50 tonn
- 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 tabell 2b.
  2. For slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 56 tonn etter bokstav f. nr. 3, er største tillatte totalvekt 32 tonn dersom slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 5,80 meter.
  3. Slepvoغن skal ha to styrende aksler.
  4. Ved transport av returgoods skal slepvognens totalvekt ikke overstige 30 tonn.