



**Statens vegvesen**

## Høringsoppsummering og endringsforskrift

Forskrift om endring i forskrift om bruk av kjøretøy – totalvekt 60 tonn på veger i BkT8

Vegdirektoratet  
Veg- og trafikkjuridisk  
30. juni 2022  
Vår ref.: 20/74232

## Innholdsfortegnelse

Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer .....	3
1 Innledning .....	3
2 Kort om forslaget .....	3
3 Nærmere om de enkelte kommentarene .....	4
3.1 Generelle kommentarer.....	4
3.1.1 Generelle kommentarer til støtte for forslaget.....	4
3.1.2 Kommentarer vedrørende klassifisering av vegnettet.....	5
3.1.3 Høringens fokus på tømmertransport.....	6
3.2 Kommentarer knyttet til tilstanden på fylkesveger og kommunale veger, og vegeiers mulighet for å avgjøre hvilke veger som skal åpnes for 60 tonn.....	7
3.2.1 Instansenes kommentarer .....	7
3.2.2 Vegdirektoratets vurderinger.....	8
3.3 Kommentarer knyttet til krav til avstand fra første til siste aksel, tandemdrift og tvillingmonterte hjul .....	9
3.3.1 Instansenes kommentarer .....	9
3.3.2 Vegdirektoratets vurderinger.....	11
3.3.3 Mulighet for prøveordning .....	12
3.4 Kommentarer knyttet til vegbelastning fra tyngre vogntog .....	12
3.4.1 Instansenes kommentarer .....	12
3.4.2 Vegdirektoratets kommentarer og vurderinger .....	13
3.5 Kommentarer knyttet til teleløsningsproblematikk .....	14
3.5.1 Instansenes kommentarer .....	14
3.5.2 Vegdirektoratets vurderinger.....	14
3.6 Kommentarer knyttet til brubelastning .....	15
3.6.1 Instansenes kommentarer .....	15
3.6.2 Vegdirektoratets vurderinger.....	15
3.7 Andre kommentarer .....	16
3.7.1 Manglende regler for 4-akslet bil med 3-akslet slepvogn.....	16
3.7.2 First/last mile problematikk .....	16
3.7.3 Omkjøring ved stengt veg .....	16
3.7.4 Konsekvenser med hensyn til nyttelast og økonomi ved transport på andre veger	17
4 Avsluttende merknader.....	17
Del II – Endringsforskrift til forskrift om bruk av kjøretøy.....	19

# Høringsoppsummering – Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy – totalvekt 60 tonn på veger i BkT8

## Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

### 1 Innledning

Statens vegvesen sendte 8. mars 2022 på høring forslag om endring av forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 for å gjøre det mulig å tillate totalvekt 60 tonn på veger i BkT8. Høringsfristen ble satt til 20. mai 2022.

Høringen ble sendt til xx instanser samt alle landets fylkeskommuner og kommuner. 30 instanser avga hørings svar innen denne fristen.

Følgende fem instanser hadde ingen merknader til høringen:

*Justis- og beredskapsdepartementet, Nye veier AS, NHO Transport, Transportstyrelsen, Trafikverket*

Følgende 26 instanser hadde nærmere kommentarer til forslaget:

*Landbruks- og matdepartementet, Norges Trafikkskoleforbund, Forsvarsmateriell, NHO Mat og drikke, Politidirektoratet, NHO, Norges skogeierforbund, Treindustrien, Verdikjeden Skog og Tre, Byggenæringens Landsforening, Norges Lastebileier-Forbund, Virkestransport Øst AS, Vegforum for byer og tettsteder, Norsk Kommunalteknisk Forening, Trøndelag fylkeskommune, Møre og Romsdal fylkeskommune, Vestfold og Telemark fylkeskommune, Nordland fylkeskommune, Agder fylkeskommune, Viken fylkeskommune, Tjeldsund kommune, Sokndal kommune, Indre Fosen kommune, Skien kommune, Fredrikstad kommune*

Flere av svarene er likelydende, eller viser til andre instansers uttalelse for utdypende kommentarer.

### 2 Kort om forslaget

Forslaget innebar endringer i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 for å muliggjøre totalvekt 60 tonn på veger i BkT8 som er tillatt for tømmervogntog med lengde 24,00 meter.

Forslaget omfattet både tømmervogntog og modulvogntog type 1 og 2 samt 24-metersvogntog der vegen er åpnet for dette i vegliste for tømmertransport. For tømmervogntog og 24-metersvogntog ble det i tillegg foreslått krav om drift på to aksler for motorvognen og tvillingmonterte hjul på slepvognen.

Høringen gjaldt kun endringer i rammebestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy § 5–5. Åpning av konkrete vegstrekninger for totalvekt 60 tonn forutsetter også endring i gjeldende veglister for tømmertransport. Det vil være opp til den enkelte vegeier å avgjøre om og i så fall hvilke av sine veger som skal åpnes for totalvekt 60 tonn.

### 3 Nærmere om de enkelte kommentarene

#### 3.1 Generelle kommentarer

##### 3.1.1 Generelle kommentarer til støtte for forslaget

*Landbruks- og matdepartementet* stiller seg positive til forslaget, og har ellers ingen kommentarer.

*Forsvarsmateriell* kan ikke se at forslaget får negative konsekvenser for deres transport, og stiller seg derfor positive til forslaget.

*NHO* stiller seg positive til forslaget, da de mener tyngre kjøretøy og økt totalvekt på veger i BkT8 vil kunne bidra til at man kan bruke tyngre transport i flere næringer, som igjen kan gi færre biler på vegene, redusert klimautslipp og reduserte kostnader. Instansen viser ellers til høringsuttalelsen fra Treindustrien (som igjen viser til uttalelsen fra Norges Skogeierforbund).

*Politidirektoratet* støtter Statens vegvesens vurderinger og anbefalinger, og viser til at Utrykningspolitiet har vurdert forslaget i et trafiksikkerhetsmessig perspektiv og av den grunn støtter forslaget.

*NHO Mat og drikke* støtter forslaget. Instansen viser til at de tidligere har støttet åpningen for modulvogntog på tømmervegnettet, og ser den foreslåtte endringen som et videre ledd i å utvikle et effektivt, miljøvennlig og trafiksikkert transportsystem. De viser ellers til høringsuttalelsen fra Norges Skogeierforbund vedrørende detaljer i forslaget.

*Treindustrien, Byggenæringens Landsforening og Verdikjeden Skog og Tre* har avgitt likelydende høringsuttalelser. Instansene stiller seg positive til forslaget som åpner for tyngre kjøretøy og økt totalvekt på veger i BkT8, da dette vil gi færre biler på vegene og derfor redusere klimagassutslipp med inntil 15 % i tillegg til reduserte kostnader. Til sammen gir forslaget en effektivisering av vegtransporten som styrker norsk konkurransekraft, og er derfor i tråd med instansenes målsetning om bedre utnyttelse av vegens kapasitet. De viser ellers til uttalelsen fra Norges Skogeierforbund vedrørende detaljene i forslaget.

*Norges Trafikkskoleforbund* ser at med større lastemuligheter kan antallet transport reduseres, vektfordelingen mellom bil og tilhenger blir bedre samtidig som færre transport ytterligere tar hensyn til miljøet.

*Vestfold og Telemark fylkeskommune* er positive til forslaget. De viser til at flere aksler på både tømmerbil og tilhenger vil gjøre vogntogene mer skånsomme mot vegen også på Bk10-veger, og at forslaget vil gi fremkommelighet der korte bruer klassifisert som BkT8/50 i dag hindrer ferdsel med 60 tonn totalvekt.

*Sokndal kommune* har ingen tilføyinger eller merknader til høringen, men ser positivt på at det kan gis anledning til transport med totalvekt 60 tonn på veger i BkT8, da dette vil gi flere muligheter for tung tømmertransport på vegnettet generelt, enn hva dagens ordning gir anledning til.

*Norges Lastebileier-Forbund (NLF)* finner forslaget hovedsakelig positivt for transportnæringen da de mener økte vekter og dimensjoner er et effektivt tiltak for å redusere utslipp fra transport. De påpeker også høringen har fokus på tømmertransport, og vil presisere at utvidelsen til BkT8/60 er viktig for normaltransporten, eksempelvis landbruks- og massetransport. De støtter derfor forslaget om tilsvarende endringer også for 24-metere og modulvogntog i § 5-5.

*Trøndelag fylkeskommune* og *Nordland fylkeskommune* støtter forslaget, men har også ytterligere kommentarer med hensyn til veg- og brubelastning fra vogntog med totalvekt 60 tonn.

Vegdirektoratet merker seg at en rekke instanser støtter de foreslåtte endringene, både under henvisning til effektiv transport, styrket konkurransekraft og potensielle miljøgevinster. Dette er også i tråd med toppmålene i Nasjonal transportplan.

### 3.1.2 Kommentarer vedrørende klassifisering av vegnettet

Ifølge *Norges Skogeierforbund* består vogntogene som i dag er best egnet til tømmertransport av en fireakslet tømmerbil og en treakslet korthenger eller en fire- eller fem-akslet langhenger. For at disse vogntogkombinasjonene skal kunne utnyttes optimalt, ønsker de at mest mulig av det offentlige vegnettet etter hvert klassifiseres i følgende (eksisterende og framtidige) bruksklasser: (24 m / Bk10/74 / BkT8/60 og 19,50 m Bk10/54 / BkT8/50) Et slikt system mener de vil gi en helhetsløsning der de samme kjøretøyene kan brukes både på sterke og svake veger, og gi mer effektiv transport og reduserte utslipp på alle oppdrag der det ikke er bruer som begrenser totalvektene. Innføringen av BkT8/60 bør sees i et slikt perspektiv.

Vegdirektoratet noterer seg innspillet. Vi vil imidlertid minne om at totalvekt 74 tonn fortsatt er en prøveordning, hvor det ikke er gitt at utfallet blir at ordningen skal gjøres permanent, og enda mindre at 10/74 vil erstatte dagens 10/60. Som det vil diskuteres i punkt 3.2.2, ser vi det ikke som hensiktsmessig å tilpasse kravene for 60 tonn på BkT8 til en eventuell innføring av 10/74, men næringen står selvsagt fritt til å benytte kjøretøy og vogntog som vil være egnet for bruk også med totalvekt 74 tonn. Det er heller ikke heldig om en eventuell innrettelse fra bransjen medfører et press om å tillate 74 tonn på permanent basis dersom resultatene fra prøveordningen tilsier at dette ikke er tilrådelig.

### 3.1.3 Høringens fokus på tømmertransport

*Norges Lastebileier-Forbund (NLF)* påpeker at høringen retter seg sterkt mot tømmertransport, noe de mener blir for avgrenset, og at øvrig transport må tas hensyn til på lik linje for å sikre like konkurransevilkår.

*NLF* viser også til at for tømmertransporten er det konsentrert kjøring på bestemte veier i en kort periode og mener derfor det er samfunnsmessig mer økonomisk å oppruste den aktuelle veien, enn å investere i utstyr som i liten grad kan utnyttes. Det er derfor av større viktighet at svakere veier opprustes direkte til Bk10/50 eller 60 der dette er aktuelt for en større andel av transportene.

*NLF* er også bekymret for at høringens forslag skal bli en «sovepute» for fylker og kommuner med svake veier, ved at de som veieier likevel ikke oppskriver veien fra BkT8/50 til BkT8/60 på grunn av frykt for kostnadsøkninger. *NLF* ber Statens vegvesen om å orientere veieierne om de samfunnsøkonomiske fordelene BkT8/60-veier gir.

Vegdirektoratet noterer seg innspillene. Vi vil påpeke at et slikt fokus er naturlig som følge av at forslaget har sin opprinnelse i et innspill fra Norges Skogeierforbund, som hadde som formål nettopp økt effektivitet ved transport av tømmer. Vurderingen av forslaget har derfor tatt utgangspunkt i tømmervogntogenes egenskaper. Forslaget legger også til rette for at andre næringer kan benytte seg av adgangen til å ha totalvekt 60 tonn dersom vegen er åpnet for modulvogntog type 1 og 2 og 24-metersvogntog. Ut over dette kan Vegdirektoratet ikke se hvordan forslaget i større grad kunne hensyntatt andre transportformer. Vi tolker derfor forbundet dithen at kritikken ikke direkte retter seg mot at ordningen for BkT8/60 er rettet mot tømmertransport, men heller at Vegdirektoratet prioriterer denne forskriftsendringen fremfor andre tiltak forbundet mener ville kommet andre transportformer til gode.

Eksemplene *NLF* trekker frem i denne forbindelse, økt tillatt totalvekt for 3-akslet motorvogn på veger i Bk10/50, økt tillatt vogntoglengde der denne i dag er begrenset til 12,40 eller 15,00 meter og opprusting av veger til Bk10/50 eller Bk10/60, vil også kunne gi stor gevinst både med hensyn til trafiksikkerhet, miljø og bedret konkurransekraft for skognæringen og andre næringer. Det er imidlertid ikke noe motsetningsforhold mellom forslaget om å gjøre det mulig å åpne for totalvekt 60 tonn på veger i BkT8/60, og eventuelt videre arbeid med de øvrige forslagene.

## 3.2 Kommentarer knyttet til tilstanden på fylkesveger og kommunale veger, og vegeiers mulighet for å avgjøre hvilke veger som skal åpnes for 60 tonn

### 3.2.1 Instansenes kommentarer

*Nordland fylkeskommune* mener det er positivt at vegeier selv får bestemme hvorvidt vegene skal tillate økt totalvekt. Utfordringen blir imidlertid at vegeiere vil oppleve et økt press fra næringsliv om å tillate økt totalvekt, for å unngå å bli en flaksehals sammenlignet med nærliggende riksveger med høyere tillatt bruksklasse eller for at næringsliv i Nordland skal ha dårligere rammevilkår enn andre steder i landet. Fylkeskommunen forteller at de allerede i dag opplever et slikt press fra næringsinteresser. Dette kan være press for å åpne vegstrekninger for modulvogntog, samt jevnlig søknader om å få bruke kjøretøy som er tyngre enn tillatt bruksklasse for den aktuelle vegstrekningen. Med en økt belastning fra vogntog, anser de det derfor som avgjørende at rammene for vedlikehold av fylkesvegene styrkes.

*Viken fylkeskommune* viser til at det for fylkesveinettet er store deler av dette veinettet dårlige veier med dårlig underbygning og svak veikropp, og ofte med dårlige grøfter som gir dårlig drenering av overvannet. Etterslepet har i mange år vært svært stort, og det vil kreve store summer for å få forsterket selv de viktigste strekningene, og dersom det vedtas å innføre mulighet for BkT8–60 tonn, må denne situasjonen tas i betraktning ved vurdering av aktuelle strekninger. Fylkeskommunen påpeker at næringen nok vil ønske så mye veg som mulig åpnet for 60 tonn, og at det vil være en krevende oppgave å vurdere alle disse vegene.

*Vegforum for byer og tettsteder* og *Norsk Kommunalteknisk Forening* har avgitt likelydende høringsuttalelser. Instansene viser til at ettersom kommunene står fritt til å avgjøre hvilke veger de ønsker å åpne for totalvekt 60 tonn og kan vurdere hver enkelt veg i forbindelse med rutinene som er lagt for veglistene, har de ingen merknader til selve endringene i forskriften. Grunnet trykket i behovet for større og tyngre kjøretøy på det kommunale vegnettet, mener de likevel det kan være behov for en mer grunnleggende konsekvensutredning for kommunale veger enn det er gjort i høringsnotatet.

*Tjeldsund kommune* ønsker ikke forskriftsendringen gjennomført, da de mener den er forhastet, og vil kunne bidra til ytterligere slitasje på allerede hardt belastete kommunale veier. De stiller derfor spørsmål ved hvorvidt det er forsvarlig å vurdere (i praksis pålegge) kommunen som vegeier en slik endring uten av de kjenner til de enkeltes veistrekningers tilstand, beskaffenhet og bæreevne. De forventer at slike endringer, som på de fleste andre områdene i samfunnet er kunnskapsbaserte, i dette tilfellet, baserte på en konkret vurdering av den enkelte veistrekning. De mener en økning av aksellast, der det er den minste tvil om dette kan påvirke veikroppene negativt, er uansvarlig fordi de ikke kjenner langtidseffekten. Videre påpeker de at kartlegging av bæreevne, er et oppdrag de ikke har kompetanse eller utstyr til, og derfor må kjøpes inn, noe det ikke er økonomisk rom for dette i den langtidsplanen som foreligger i kommunen. Statens Vegvesen er velkommen til å bistå og gjennomføre slike undersøkelser for kommunen i forkant av en framtidig avgjørelse om

endring av bæreevnen. Inntil slik kartlegging og teknisk analyse av veienes beskaffenhet og bæreevne er gjennomført, forventer de at forskriftsendringen ikke vil omfatte deres kommune.

*Indre Fosen kommune* viser til at de har gått igjennom veglisten, og at deres veger ikke tåler større vekter enn de allerede er sertifisert for. De ønsker derfor ikke oppskrivning til BkT8/60 på sine veger.

*Skien kommune* viser til sin tidligere uttalelse i høringen om modulvogntog på veger tillatt for 24 m tømmervogntog, hvor de påpeker at deres veger ikke er dimensjonert for økt belastning fra modulvogntog, verken når det gjelder kurvatur, stigningsgrad, fremkommelighet eller trafikkisikkerhet, samtidig som det er få snumuligheter, og at kommunen ville vurdere å skrive sine veger ned fra 24 m og 60 tonn for tømmertransport dersom de ble pålagt å tillate modulvogntog på disse vegene. Ut over dette har de ingen kommentarer til denne høringen.

*Fredrikstad kommune* uttaler at de støtter Vegforum for byer og tettsteder i deres uttalelse. De viser også til at det er utfordrende både med kartlegging og økonomi til utbedring, og at kurvatur og kryssutforming ofte setter begrensningene. Trykket på stadig større og tyngre kjøretøy er merkbart.

*Agder fylkeskommune* uttaler at de oppfatter høringen som at de foreslåtte endringene vil bli vedtatt, og forutsetter at fylkeskommunen selv har råderett til å avgjøre om eventuelle innspill fra transportbransjen skal spilles inn til endringer i veglistene.

*Norsk Kommunalteknisk Forening og Vegforum for byer og tettsteder* påpeker at selv om kommunene registrerer tilstand på vegene, vil dette ikke normalt føre til at det blir satt av penger til opprusting. Kommunen har ikke øremerkede midler til vegnettet og at dette prioriteres opp mot andre viktige områder som f.eks. oppvekst og helse.

### 3.2.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet vil innledningsvis understreke at forslaget på ingen måte er ment å pålegge vegmyndigheten verken å åpne eller å vurdere å åpne sine veger for totalvekt 60 tonn. De generelle regelendringene i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 vil gjelde for all offentlig veg, i betydningen at det er mulig å åpne for totalvekt 60 tonn (dersom de øvrige vilkårene med hensyn til bruksklasse og tillatt vogntoglengde er oppfylt), men det vil være opp til den enkelte vegmyndighet å avgjøre om de ønsker å ta disse reglene i bruk for sine veger.

Når det gjelder ønske om en mer omfattende utredning av tilstanden på kommunale veger, vil vi tilføye at gangen i endringer i regelverket er at man, etter å ha avklart om det finnes en andel veger som *kan* være aktuelle å åpne, gjennomfører høring om de nødvendige regelendringene. Dersom disse vedtas, vil det deretter som sagt være opp til den enkelte vegmyndigheten å avgjøre hvorvidt de ønsker å ta muligheten som nå ligger i regelverket, i bruk for sine veger. Vegdirektoratet vil påpeke at en særskilt konsekvensutredning for det



kommunale vedkommende ikke primært er Statens vegvesens oppgave. Kommunene er som vegmyndighet selv ansvarlige for å gjennomføre slike utredninger, i tillegg til å være nærmest til å kjenne både tilstanden på sine veger og behovene og ønskene fra næringene i sine kommuner. Vi vil også påpeke at dette konkrete forslaget har relativt begrenset nedslagsfelt ettersom det forutsettes at vegen allerede er tillatt for 24 m tømmervogntog og dessuten står i BkT8, noe som i veglister for tømmertransport mai 2022 utgjør ca. 12,5 % av det kommunale vegnettet og ca. 10 % av fylkesvegnettet. Videre omhandler høringen regelendringer som gjør det mulig å tillate totalvekt 60 tonn på slike veger, mens det som påpekt vil være opp til vegmyndigheten å avgjøre om de ønsker å ta denne muligheten i bruk.

Med hensyn til forespørselen fra Tjeldsund kommune vil Vegdirektoratet tilføye at vurdering av vegenes bæreevne, for det tilfellet at kommunen ønsker å åpne for totalvekt 60 tonn, vil være kommunens oppgave som følge av at de er vegmyndighet for vegen. Kommunene må skaffe seg nødvendig kunnskap gjennom kurs, opplæring og rekruttering. Statens vegvesen har jevnlig arrangert kurs i vegteknologi som omhandler problemene her, men disse kunne kanskje vært enda mer spisset mot denne problematikken.

Vegdirektoratet er klar over at næringslivet ønsker åpning for større vekter og dimensjoner, og at dette medfører press på fylkeskommuner og kommuner om å åpne for dette. Vi anser likevel ikke at vi kan unnlate å foreslå regelendringer som gjør det mulig å utnytte vegnettets kapasitet der denne finnes. Dette gjelder både det aktuelle forslaget om totalvekt 60 tonn på veger i BkT8, og mer generelt knyttet til for eksempel modulvogntog.

### 3.3 Kommentarer knyttet til krav til avstand fra første til siste aksel, tandemdrift og tvillingmonterte hjul

#### 3.3.1 Instansenes kommentarer

*Vestfold og Telemark fylkeskommune* er enige i kravet om tandemdrift og tvillingmonterte hjul for slepvogn i 24-metersvogntog.

*Norges Skogeierforbund* støtter krav om at 24-metersvogntog skal ha drift på to aksler, og tvillingmonterte hjul på slepvognen, da dette er i tråd med deres ønsker. De viser videre til at bruk av tvillingmonterte hjul gir lavere vegslitasje, noe som vil lette innføringen av bruksklassen. Forbundet aksepterer også Vegdirektoratets begrunnelse for at kravet ikke gjøres tilsvarende gjeldende for modulvogntog.

*Norges Lastebileier-Forbund (NLF)* støtter ikke de foreslåtte kravene om drift på to aksler (tandem) ved kjøring på BkT8/60-vei, da de mener dette kan sette begrensninger i bruk av dagens transportmateriell. De mener forslaget heller ikke har noen effekt når det kommer til styrings- og bremseegenskaper, kun for fremkommelighet på dårlige veier, og anser at det bør være opp til den enkelte bileier, på bakgrunn av sin erfaring, å avgjøre hva som er best egnet for den aktuelle transportstrekningen. De mener videre at kravet vil komplisere

regelverket unødvendig i og med at det ikke er slike krav knyttet til 24-meters normalvogntog og modulvogntog.

*Norges Skogeierforbund* mener kravet til avstand fra første til siste aksel, fremfor forslaget 19,00 meter bør settes til 20,00 meter, for å samsvare med kravet til vogntogene som inngår i prøveordningen for tømmervogntog med totalvekt 74 tonn, og dermed sikre at vogntogene som kan ha totalvekt 60 tonn på BkT8, etter hvert også vil kunne ha totalvekt 74 tonn når det (eventuelt) åpnes for dette. Forbundet mener også at et slikt krav vil gjøre det mulig å åpne flere bruer for totalvekt 60 tonn.

*Norges Skogeierforbund* viser i tillegg til at en del fireakslede tømmerbiler har litt korte akselavstander, som gjør det vanskelig å laste bilene slik at vektfordelingen blir optimal, særlig på svake veger der lasstørrelsen er mindre. For å få utviklingen inn på et riktig spor så raskt som mulig, mener de derfor det vil være en fordel om det gis tilpassede krav om avstander mellom akselgrupper som gir riktig vektfordeling både på BkT8 og på Bk10.

*NLF* uttaler at de er enige at det i høringen ikke foreslått å endre minsteavstander, noe de er enige i da dette vil ha stor innvirkning på dagens transportmateriell.

*Trøndelag fylkeskommune* ser innføring av tandemdrift for tømmertransport som positiv i forhold til framkommelighet i vinterføre og bratte stigninger. At det som følge av EØS-rettslige begrensninger ikke stilles tilsvarende krav til modulvogntog, anser de som en mulig utfordring ettersom andelen modulvogntog er høyere enn tømmerbiler.

*Trøndelag fylkeskommune* bemerker at næringen generelt ønsker adgang til å benytte såkalte supersingel-hjul fremfor tvillingmonterte hjul, og at tømmervogntog derfor anses som mer en «vegvennlig» konfigurasjon enn resten av resten av tunge transportmidler som brukes på veiene i dag.

*Trøndelag fylkeskommune* viser til at forskriftsendringen bygger på forandringer i tømmerveglister som vil gjelde også for modulvogntog type 1 og 2. De viser til at dagens tømmertransport forårsaker mindre slitasje på vegen enn hva som vil gjelde for modulvogntog, fordi tømmerbilene er utrustet med tvillingdekk og flere akslinger og er tilpasset tømmerveger/grusveger og gir bedre belastnings fordeling på vegbanen. Andre transportører som hovedsakelig skal transportere på asfalterte veger, vil benytte bredbanedekk og høyere lufttrykk (supersingels). De estimerer at modulvogntog vil kunne øke slitasjen på vegen med nesten 3 ganger så mye som tømmervogntog. Bruken av bredbanedekk og høyere lufttrykk sparer transportørene for bildekkslitasje og drivstoffutgifter. Ved asfalttykkelser mindre enn 100mm, som er veldig typisk på fylkeveger, kan skadeomfanget være 8–18 ganger større enn med tvillinghjul.

### 3.3.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet vil påpeke at kravet til avstand fra første til siste aksel 19,00 meter er basert på dagens krav til vogntog med totalvekt 60 tonn. Vi ser dette som mest hensiktsmessig ettersom det per i dag ikke er gitt at det på sikt vil åpnes for tømmertransport med totalvekt 74 tonn. Vegdirektoratet vil også påpeke at selv om det i fremtiden åpnes for totalvekt 74 tonn for *tømmertransport*, er det ikke sikkert det vil kunne gis en tilsvarende åpning for modulvogntog og 24-metersvogntog. I så fall er det unødvendig å underlegge disse vogntogene et strengere krav, især dersom dette utløser behov for investering i nytt transportmateriell. Når det er sagt, er det selvsagt ingenting i veien for at aktører som ønsker å være i forkant av en eventuell åpning for 74 tonn, både for tømmertransport og 24-metersvogntog / modulvogntog, anskaffer transportmateriell tilpasset kravene som vil gjelde for 74 tonn.

Vegdirektoratet har også undersøkt hvorvidt krav om avstand fra første til siste aksel 20,00 meter vil kunne medføre at flere bruer på veier i BkT8 kan åpnes for totalvekt 60 tonn. For fylkesvegnettet vil det kun vil dreie seg om en håndfull bruer. Vi har ikke mulighet til å gjøre tilsvarende undersøkelser for kommunale veier, men antar at det også her vil dreie seg om et svært begrenset antall bruer. Vegdirektoratet anser derfor at det per nå ikke er grunn til å harmonisere krav til avstand fra første til siste aksel med hva som kreves for vogntog som inngår i prøveordningen med totalvekt 74 tonn på veier i Bk10.

Hva gjelder ønske om regulering av avstand fra første til siste aksel på motorvogn, vil Vegdirektoratet påpeke at et slikt krav ikke var en del av denne høringen og derfor heller ikke kan vedtas. Vi tar imidlertid med oss innspillet i vårt videre arbeid. På samme måte som for avstand fra første til siste aksel på vogntoget står transportørene fritt til å benytte utstyr som gir bedre lastfordeling selv om forskriften ikke krever dette.

Vegdirektoratet vil påpeke at krav om drift på to aksler for 24-metersvogntog ikke utelukkende er foreslått for å gi samsvar med hva som er praksis for tømmervogntogene. En drivaksellast på 8 tonn vil for et vogntog på 60 tonn kun utgjøre ca. 13 % av vogntogets totalvekt. Med unntak av på veier helt uten stigning, vil dette gi svært dårlige fremkommelighetsegenskaper. Til sammenligning er det i internasjonal transport krav om minst 25 % av totalvekt på drivende aksel/aksler. Videre bør man på veier i BkT8 og lavere bruksklasser må være svært forsiktig med å benytte akselløft for å bedre fremkommeligheten, og det er derfor ikke ønskelig å legge opp til bruk av slike løsninger.

Statens vegvesen har i etterkant av høringen vært i kontakt med NLF angående deres innsigelser mot det foreslåtte kravet om drift på to aksler. NLF har kommet til at de sett hen til den lave andelen av vogntogets totalvekt på drivende aksel, likevel ikke har innsigelser mot det foreslåtte kravet.

Vegdirektoratet noterer seg at ingen instanser er uenige i det foreslåtte kravet om tvillingmonterte hjul på slepvognen.

### 3.3.3 Mulighet for prøveordning

*Møre og Romsdal fylkeskommune* støtter i utgangspunktet ikke de foreslåtte forskriftsendringene. De avslutter likevel sitt høringssvar med å uttale at dersom utfallet av høringen blir at regelverket vil åpne for totalvekt 60 tonn på vegger i BKT8, kan fylkeskommunen muligens åpne en aktuell strekning for en prøveperiode på for eksempel tre år, men at det i så fall må settes av midler til nødvendig forsterking av veggen for å unngå omfattende skader på denne. Oppfølging og kontroll for å skaffe erfaringer i en slik prøveperiode vil også være nyttig.

*Viken fylkeskommune* påpeker at det vil bli en krevende oppgave å vurdere bæreevne, standard og aktuelle bruere for alle disse strekningene. De er likevel positive til et samarbeid med næringen, og ser for seg et alternativ med å åpne prøvestrekninger. Dette vil gi dem nyttige erfaringer i forhold til videre klassifisering av disse strekningene, og kan også hjelpe dem til en riktigere regulering av begrensningene for det øvrige fylkesveinettet. De vil oppfordre næringa til å komme med innspill med oversikt over de viktigste enkeltstrekningene på fylkesveinettet i prioritert rekkefølge.

Vegdirektoratet bemerker at regelverket som sådan ikke legger opp til at det er mulig å gjennomføre slike prøveperioder. Når det er sagt, er det for så vidt mulig å skrive veggen opp i veglisten for det gjeldende tidsrommet, for så å skrive den ned igjen i etterkant. Vegdirektoratet vil i så fall understreke viktigheten av at fylkeskommunen i forkant av en slik periode går i dialog med aktørene som vil benytte seg av muligheten til å ha totalvekt 60 tonn i prøveperioden, slik at disse er innforstått med at veggen vil bli skrevet ned igjen. Aktørene kan da vurdere om de mener det er regningsvarende å anskaffe transportmateriell tilpasset 60 tonn og eventuell tilpasning av driften til dette selv om åpningen ikke vil være permanent.

## 3.4 Kommentarer knyttet til vegbelastning fra tyngre vogntog

### 3.4.1 Instansenes kommentarer

*Møre og Romsdal fylkeskommune* støtter ikke forslaget. De påpeker at tømmertransport og annen godstransport med modulvogntog eller 24-meters vogntog, som regel vil kjøre på både riksveg, fylkesveg og kommunal veg. De viser til at fylkeskommunen skal være regional utviklingsaktør, noe som innebærer å legge til rette for god fremkommelighet. Større vogntog vil trolig gi transportkostnader, og det er positivt for næringslivet, men mye tyder på at lengre og tyngre vogntog vil bryte ned fylkesvegene i enda større grad enn i dag. Fylkeskommunen er særlig urolig for den såkalte «pumpeeffekten» som oppstår ved kjøring av vogntog med mange akslinger. Den pulserende lasten vil presse vann opp i vegkonstruksjonen, dette gir høyere vanninnhold og dermed lavere bæreevne, og veggen blir fortere nedbrutt. Dette fører til høyere kostnader til forsterkning og vedlikehold av veggen. En annen utfordring er at næringen ønsker tilgang til å bruke singelhjul som erstatning for

tvillinghjul. Singelhjul innebærer et høyere trykk mot veggen og sliter mer på veggen enn tvillinghjul.

*Møre og Romsdal fylkeskommune* viser også til at det kan forekomme at fylkesveger står i en høyere bruksklasse enn de burde, med hensyn til den fysiske tilstanden til vegdekket og vegkroppen. Det er en utfordring å balansere ønsket om rask og rimelig fremkommelighet for næringslivet og hensynet til slitasjen på vegnettet som følge av større og tyngre vogntog. Det er derfor en fare for at offentlige vegmyndigheter står igjen med «svarteper» i fremtiden, med en regning for å hente inn et økende vedlikeholdsetterslep innen samferdsel, og etterslepet er stort allerede i dag.

*Viken fylkeskommune* viser til Norges Skogeierforbunds anslag over redusert vegbelastning fra 9-akslede vogntog med totalvekt 60 tonn, men påpeker også at rapporten fra Norges Skogeierforbund ikke fokuserer på den økte pumpeeffekten som påføres veien med flere aksler. Tvillingmonterte hjul vil være mer skånsomme enn singelhjul, men pumpeeffekten vil likevel kunne få en uheldig effekt. Ved å åpne for BkT8-60 og inntil 9-akslede vogntog, kan konsekvensen bli en mer «sårbar» veikropp med høyere vanninnhold og dårligere bæreevne/mer utsatt i teleløsningsperioden. Dette til tross for forventning om lavere vegslitasje (i øvre del av veikroppen) med flere aksler.

*Trøndelag fylkeskommune* påpeker at blanding av tømmer og modulvogntog i samme kategori i veglister skaper inntrykket at de kan brukes som alternativer for hverandre, mens de i praksis opererer med to forskjellige bilkonfigurasjoner. Tømmer er tilpasset vanskelig terreng med gode egenskaper når det gjelder lastspredning på kjørebanelen, mens modulvogntog benyttes i melketransport, transport av dyr til slakt, transport av dyrefor, paller, storekk, bulktransport og lignende transporter til landbruksnæringen som benytter hovedsakelig asfalterte veger. Fylkeskommunen påpeker videre at for veger med bæreevne under kritisk grense (ofte i teleløsningsperioder) utgjør type og mengde belastning en vesentlig forskjell når det gjelder type skader som kan oppstå på veggen og ikke minst forfall på vegnettet. Fylkeskommunen gir også uttrykk for at adgangen til å kjøre modulvogntog på tømmervegnettet bør flyttes over i vegliste for modulvogntog, slik at veglisten for tømmertransport blir en ren liste for nettopp tømmertransport.

### 3.4.2 Vegdirektoratets kommentarer og vurderinger

Vegdirektoratet vil minne om at det vil være opp til vedkommende vegmyndighet å avgjøre om de anser tilstanden på sine veger i BkT8 til å være tilstrekkelig til å kunne tillate totalvekt 60 tonn. Dersom det er grunn til å tro at en veg allerede står i for høy bruksklasse i forhold til hva den er egnet for, antar Vegdirektoratet at det ikke er aktuelt å tillate denne for høyere totalvekt.

Vegdirektoratet vil påpeke at pumpeeffekten vi kun oppstår på steder med svært dårlige materialer og god tilgang på vann. Dette vil være strekninger hvor vegeier sannsynligvis er kjent med at veggen har dårlig bæreevne pga. hyppige reparasjoner / vedlikehold. Teleløsningen er som flere av instansene påpeker spesielt utfordrende, fordi

vegene kan ha et overskudd av vann i den tinte delen av vegkonstruksjonen. Er det dårlige materialer i vegkonstruksjonen vil dette kunne ha uheldige konsekvenser. Under normale forhold vil det være fordelaktig å fordele lasten på flere akslinger og vil gi redusert slitasje. Denne må veies opp mot den økte vegslitasje som pumpeeffekten gir. Vegmyndigheten må ta dette med i sin vurdering av om vegen skal åpnes for 60 tonn.

Vegdirektoratet noterer seg også kommentaren fra Trøndelag fylkeskommune om at tømmervogntog og modulvogntog ikke uten videre kan vurderes likt med hensyn til hvilken belastning de vil gi på vegnettet. Vegdirektoratet er ikke uenige i denne vurderingen. Enkelte næringer som i all hovedsak benytter 24-metersvogntog, vil imidlertid kunne ha stor nytte av adgangen til å ha totalvekt 60 tonn på veger i BkT8. Krav om tvillingmonterte hjul på slepvogntog og drift på to aksler vil redusere forskjellen i vegbelastning fra 24-metersvogntogene og tømmervogntogene. Som påpekt i høringen legger vi til grunn at det vil være lite aktuelt for disse næringene å benytte modulvogntog selv om regelverket ikke stenger for dette.

Vi minner også om at åpning for totalvekt 60 tonn ikke i seg selv medfører at vegen blir tillatt å trafikkere med modulvogntog og 24-metersvogntog. Det er altså kun der vegen også er tillatt for disse vogntogene at man eventuelt vil få den økte vegslitasjen disse vogntogene kan medføre sammenlignet med tømmervogntogene.

### 3.5 Kommentarer knyttet til teleløsningsproblematikk

#### 3.5.1 Instansenes kommentarer

*Trøndelag fylkeskommune* viser til den pågående prøveordningen tømmertransport med totalvekt 74 tonn, og anbefalingen i Statens vegvesens rapport 804 *Belastningsforsøk – sammenligning av vegslitasje Forsøk med bruk av tømmervogntog med totalvekt 60 og 74 tonn* om at veieiere i tiden fram til slik totalvekt innføres må ha kunnskap om vegens helårsbæreevne for å fastsette tillatt belastning. Veieiere må vurdere å innføre lastrestriksjoner i teleløsningsperioden. Eksempelvis vil en reduksjon av totalvekt fra 74 til 60 tonn totalvekt for 9-akslede gi stor effekt.

*Nordland fylkeskommune* viser til at det er spesielt i teleløsningsperioden at vegene er sårbare. Økning i tillatt totalvekt må derfor vurderes spesielt for de svakeste vegene i teleløsningsperioden, og at det eventuelt innføres lastrestriksjoner i denne perioden. De påpeker at med dagens ustabile vinterklima, kan man oppleve stedvise teleløsningsforhold på vegnettet flere ganger i løpet av en vinter, noe som kan gjøre det utfordrende å ha full oversikt og få skrevet ned vegene når det er behov for det.

#### 3.5.2 Vegdirektoratets vurderinger

Som påpekt i høringsnotatet er i hovedsak i teleløsningsperioden at økt totalvekt vil kunne gi en økt nedbryting av vegen selv om aksellasten ligger innenfor det tillatte på BkT8. Forskrift

om bruk av kjøretøy § 5–14 gir i dag ingen mulighet til å skrive ned tillatt totalvekt i teleløsningsperioden uten å samtidig skrive ned tillatt aksellast. Nedskrivning av veggen fra BkT8/60 til Bk8/32 eller Bk6/28 for å unngå kjøring med totalvekt 60 tonn i teleløsningsperioden, vil gi store konsekvenser både tømmertransport og annen transport som foregår med totalvekt inntil 50 tonn på disse vegene. For å unngå dette, foreslår Vegdirektoratet å innta en ny bestemmelse i § 5–14 som gir mulighet til å skrive ned veggen til tilsvarende bruksklasse som for normaltransporten. Ved eventuelt ønske om ytterligere nedskrivning, kan dette skje på vanlig måte.

Ettersom tilføyelsen av en egen bestemmelse om teleløsningsrestriksjoner på veger med tillatt totalvekt 60 tonn er nødvendig for å unngå at forslaget ellers får utilsiktede negative konsekvenser, anser Vegdirektoratet at et slikt tillegg til endringsforskriften ligger innenfor hva som har vært hørt og derfor vedtas uten ny høring.

## 3.6 Kommentarer knyttet til brubelastning

### 3.6.1 Instansenes kommentarer

*Nordland fylkeskommune* påpeker at på de mindre fylkesvegene i Nordland, er det ofte bruene som gir en vektbegrensning, da bruene bæreevne ikke er dimensjonert for kjøretøy tyngre enn BkT8/50. På fylkesveg i Nordland er det nærmere 1000 konstruksjoner som er definert som bruer, og de aller fleste vegene på fylkesvegnettet har en eller flere bruer. Bæreevneklassifisering av bruene sikrer at bruene maksimale bæreevne ikke overskrides, og dette vil fortsatt være gjeldende. De mener imidlertid det er grunn til å tro at bruene med dette vil bli en større hemsko enn i dag, og med økt press for oppgradering eller dispensasjoner.

*Viken fylkeskommune* påpeker at bruene vil representere en utfordring. De presiserer at ved å tillate 60 tonn på BkT8 vil det i hovedsak være bruer med lengde over 13 m som vil bli påført økt slitasje/nedbrytning. Det kan i tillegg være skader/svakheter som gjør at man ikke kan åpne en strekning før dette er utbedret. Det er per i dag uvisst å si hvor mange bruer dette kan berøre.

*Norsk Kommunalteknisk Forening og Vegforum for byer og tettsteder* viser til at kommunene fram til nå har hatt krav om bæreevneregistrering av bruene. En del kommuner har gjennomført slike registreringer uten at det har vært lagt til rette for et sentralt register for disse opplysningene. Det vil ta tid og koste mye penger å skaffe oppdaterte tall for bæreevne på bruene og på det kommunale vegnettet for øvrig.

### 3.6.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet vil understreke at dersom det finnes bruer i BkT8-vegnettet som ikke tåler 60 tonn, legger vi til grunn at vegmyndigheten ikke åpner disse vegene for totalvekt 60 tonn. Dersom vegmyndighetene ikke anser at de har mulighet til å prioritere å beregne bruer

på veger i BkT8 for 60 tonn, vil de heller ikke være pålagt å gjennomføre slike beregninger som følge av endringene i forskrift om bruk av kjøretøy.

## 3.7 Andre kommentarer

### 3.7.1 Manglende regler for 4-akslet bil med 3-akslet slepvogn

NLF etterlyser muligheten for økt totalvekt på kombinasjon av 4-akslet motorvogn med 3-akslet slepvogn, som ifølge forbundet vil få tilsvarende totalvekt som 3-akslet bil med 4-akslet slepvogn, og vil være særlig viktig på veger med lengdebegrensning. Vegdirektoratet vil bemerke at ettersom største tillatte totalvekt for 4-akslet motorvogn og 3-akslet slepvogn på BkT8 er henholdsvis 28 og 22 tonn, vil det ikke være mulig å tillate større totalvekt enn 50 tonn for slik kombinasjon. Totalvekt over 50 tonn på BkT8 forutsetter dessuten at vegen er tillatt for 24 m tømmervogntog, og får dermed ikke betydning for veger hvor tillatt vogntoglengde er 19,50 m eller lavere.

### 3.7.2 First/last mile problematikk

For at en transport skal kunne ha totalvekt 60 tonn, må hele strekningen være tillatt for 60 tonn. Dette forutsetter vanligvis at både fylkesveg og kommunal veg er tillatt for 60 tonn. Transporten kan også gå gjennom flere kommuner. Transportørene er dermed avhengige av at flere vegmyndigheter alle har åpnet sin del av den aktuelle strekningen for totalvekt 60 tonn.

Problemstillingen er ikke ukjent. Man opplever i dag noe av det samme for kjøring med modulvogntog og 24-metersvogntog, hvor tilnærmet all riksveg er åpnet, ca. en fjerdedel av fylkesvegnettet og i underkant av en tidel av det kommunale vegnettet. På samme måte som for modulvogntog må næringslivet gå i dialog med de aktuelle vegmyndighetene for å få åpnet hele strekningen de ønsker å benytte.

Til orientering kan Vegdirektoratet også opplyse om at i det pågående prosjektet om digitalisering av veglister, legges det blant annet opp til at vegmyndighetene ved innmelding av endringer til veglistene, også kan se tillatt lengde og vekt på tilstøtende kommunale veger og fylkesveger. Dette vil gjøre det enklere å samkjøre tillatt lengde og vekt for transportstrekninger på tvers av kommunegrenser og vegmyndigheter.

### 3.7.3 Omkjøring ved stengt veg

En annen utfordring som kan påpekes i denne forbindelse, er om en veg blir stengt i kortere eller lengre periode, på grunn av ulykke eller andre hendelser på veg, da det i så fall ikke alltid vil finnes omkjøring med tilsvarende klassifisering. Vegdirektoratet vil påpeke at når det gjelder tømmertransporten, vil dette i så fall kun få betydning for transportene som er underveis uten at man er klar over begrensningen, da man ved senere transporter kan laste vogntoget til tillatt totalvekt for omkjøringsvegen. Vegdirektoratet legger videre til grunn at



en stor andel av de øvrige transportene som eventuelt vil benytte seg av adgangen til å ha totalvekt 60 tonn, også vil tilpasse sine transporter til tillatt totalvekt for omkjøringsstrekningen i en periode.

#### 3.7.4 Konsekvenser med hensyn til nyttelast og økonomi ved transport på andre veger

*Virkestransport Øst AS* mener at for en tømmertransportør vil en slik løsning i noen tilfeller gi en god gevinst, men de som ønsker å delta på dette må i en del tilfeller investere i nytt utstyr, et utstyr som har en større tomvekt enn det utstyr mange har i dag. Vogntogene vil fort få over 2 tonn mer tomvekt som og gir mindre lasteevne. De er derfor ikke enige i at denne løsningen gir størst gevinst for flertallet av deres transportører.

*Norges Lastebileier-Forbund* mener forslaget til endringen kan fordyre transport av tømmer i noen områder der veiene er meget svake, på Bk6- og Bk8-veier, fordi transportutstyret er dimensjonert for høyere bruksklasser. De anser dette som såpass lite og vil således kun ha liten og lokal betydning.

Vegdirektoratet er klar over at transportmateriellet som kreves for å kunne ha totalvekt 60 tonn, vil ha noe høyere egenvekt enn vogntogene som i dag benyttes for totalvekt 60 tonn på veger i Bk10. Dersom det samme transportmateriellet skal benyttes på både Bk10 og BkT8, vil man altså ikke få like stor lastekapasitet på Bk10. Det vil være opp til den enkelte transportør å avgjøre om de ser seg tjent med å anskaffe transportmaterieell tilpasset totalvekt inntil 60 tonn på BkT8, eller om de heller velger å beholde dagens materieell og kjøre mindre lass på BkT8.

Vegdirektoratet er også klar over at det vil kreves et vegnett av en viss størrelse for at transportørene skal ha utbytte av å investere i utstyr som er tilpasset 60 tonn på BkT8. Som påpekt vil det være opp til både transportnæringen og næringslivet ellers å aktivt samarbeide med vegmyndighetene om å få åpnet det nødvendige vegnettet for 60 tonn.

## 4 Avsluttende merknader

Vegdirektoratet har vurdert høringsinstansenes innspill og kommentarer. Vi anser ikke at det er fremkommet innspill som tilsier at endringene ikke kan vedtas som foreslått, verken med hensyn til materieell innhold eller utformingen av bestemmelsene. Vi vil derfor fastsette de foreslåtte endringene i § 5-5, med et tillegg om adgang til å sette ned tillatt totalvekt i teleløsningsperioden, plassert i § 5-14 nytt nr. 8.

Mange av innsigelsene knytter seg til at vegmyndighetene er bekymret over hvorvidt deres veger i BkT8 vil ha tilstrekkelig bæreevne for å kunne tillates for totalvekt 60 tonn. Ettersom det vil være opp til den enkelte vegmyndighet å avgjøre både om de skal åpne sine veger, og å *vurdere* om de skal åpnes, anser vi ikke disse innsigelsene som tilstrekkelig tungtveiende til å ikke vedta forslaget. Vi vil likevel understreke at vi har forståelse for innspillene om at

vegmyndighetene utsettes for et stort press fra transportnæringen og næringslivet ellers om å åpne for større vekter og dimensjoner, og at det kan være en krevende oppgave med begrensede økonomiske og ressursmessige rammer. I denne forbindelse vil vi også oppfordre næringene til å vurdere og prioritere hvilke strekninger de anser som viktigst å få åpnet for totalvekt 60 tonn i sin dialog med vegmyndighetene.

Endringene vil tre i kraft fra 1. november 2022. Adgangen til å kjøre i henhold til bestemmelsene, vil i praksis først komme med ikrafttredelsen av veglister høsten 2022, ca. 1. november. De nødvendige endringene i forskrift om bruk av kjøretøy vil tre i kraft fra samme dato, men vedtas før sommeren for å gi interesserte aktører og vegmyndigheter bedre tid til å forberede seg til veger etter hvert blir åpnet i veglistene.

Vegdirektoratet understreker at forskriftsendringene i seg selv ikke innebærer at veger i BkT8 kan trafikkeres med totalvekt 60 tonn. Vegen må være åpnet for dette i veglisten for tømmertransport.

Vegdirektoratet minner om at det er opp til vegmyndigheten å melde inn de strekningene de ønsker åpnet for totalvekt 60 tonn, i forbindelse med den vanlige innmeldingen av endringer til veglister høsten 2022. Brev om oppdatering av veglistene sendes ut i månedsskiftet juni/juli med svarfrist ca. 31. august.

## Del II – Endringsforskrift til forskrift om bruk av kjøretøy

### Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy (60 tonn totalvekt på BkT8)

Fastsatt av Vegdirektoratet **dd. måned 202x** med hjemmel i lov 18. juni 1964 nr. om vegtrafikk (vegtrafikkloven), jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

#### I

I forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy gjøres følgende endringer:

§ 5-5 nr. 1 bokstav f pkt. 2 nytt annet ledd skal lyde:

For veger i BkT8 hvor tillatt totalvekt er angitt som 60 tonn, tillates følgende totalvekter, forutsatt at vilkårene i nr. 3 er oppfylt:

Motorvogn <sup>1</sup> med	Slepvoan med	Totalvekt for vogntog, i tonn
3 aksler	4 aksler	52
3 aksler	5 aksler	55
4 aksler	4 aksler	58
4 aksler	5 aksler	60

<sup>1</sup> Motorvognen skal ha drift på to aksler. Hvis ikke er tillatt totalvekt for vogntoget som i gitt i § 5-4 nr. 3.

§ 5-5 nr. 1 bokstav f pkt. 5 skal lyde:

5. Ved returtransport i henhold til bokstav e, er største tillatte totalvekt ***som angitt i vegliste for normaltransport gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.***

§ 5-5 nr. 1 bokstav g pkt. 1 skal lyde:

1. ***Største tillatte totalvekt for slepvoan med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 60 tonn, er angitt i nr. 3 bokstav b og c.***

§ 5-5 nr. 1 bokstav g pkt. 4 skal lyde:

4. Ved returtransport i henhold til bokstav e, skal slepvoanens totalvekt ikke overstige ***det som er tillatt i § 5-4 nr. 2 tabell 2.***

§ 5-5 nr. 3 bokstav a skal lyde (endring i ***uthevet kursiv***)

a. Tillatt totalvekt for vogntog

Minsteavstand	Avstand fra første til siste aksel i meter	Totalvekt i tonn
3,00 – 3,69 m	Mindre enn 16,00	<b><i>Som gitt i § 5-4 nr. 3</i></b>
	16,00 eller større	50
Tømmervogntog og 24 m vogntog og modulvogntog bestående av motorvogn	15,60 eller større	50
	15,61 – 16,00	51
	16,01 – 16,20	52

med dolly og semitrailer med minsteavstand 3,70 m eller større, og øvrige modulvogntog uavhengig av minsteavstander	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

§ 5–5 nr. 3 Bokstav b, tabellens overskrift, skal lyde (endring i *uthevet kursiv*):

b. Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy *på Bk10*

§ 5–5 nr. 3 ny bokstav c skal lyde:

c. Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy på BkT8

Slepvogn <sup>1,2</sup> og dolly med semitrailer med	Avstand fra første til siste aksel	Totalvekt i tonn
4 eller flere aksler	Mindre enn 5,80 m	28
	5,80 – 6,35 m	29
	6,36 – 6,90 m	30
5 eller flere aksler	6,91 – 7,45 m	31
	7,46 – 8,00 m	32
	8,01 m eller større	33

<sup>1</sup> Under forutsetning av 2 styrende aksler. Dersom slepvoggen ikke har 2 styrende aksler, er største tillatte totalvekt 28 tonn uavhengig av avstand fra første til siste aksel.

<sup>2</sup> Under forutsetning av tvillingmonterte hjul på alle aksler. Dersom slepvoggen ikke har tvillingmonterte hjul på alle aksler, er største tillatte totalvekt 28 tonn.

§ 5–14 nytt nr. 8 skal lyde:

8. På veg i BkT8 som har tillatt totalvekt for transport av tømmer 60 tonn, kan tillatt aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt for BkT8/50 gjøres gjeldende når særlige forhold (teleløsning o.a.) gjør det nødvendig.

## II

Denne forskrift trer i kraft **dd. måned** 2022.

Endringene trer i kraft [\[velg dato\]](#)

*[Ikke skriv etter den vannrette streken under pga. inndelingsskift]*

---

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00  
[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no)

**Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag**