

NOTAT

Fra: Dag Skjølaas, Norges Skogeierforbund

Til: Elin Norby, Vegdirektoratet

Hamar, 2013-06-13

Tema: Behov for høyde på slepvognen i 22 og 24 m tømmervogntog

Det er gjennomført en del beregninger til støtte for vurderingen av hvorvidt 4 meter er tilstrekkelig tillatt høyde på slepvognen i et tømmervogntog, eller om den må endres for at økning av tillatt totalvekt til 60 tonn skal kunne utnyttes og gi mer effektiv transport. Forskjellen fra tidligere oversendte beregninger, er at bankehøyden er økt fra 1,15 til 1,39 m. Denne endringen utgjør 24 cm.

Forutsetningene som er brukt i beregningene er da følgende:

- **Bredde** på tilhenger innenfor staker: 2,27 m (fra Olav Thomassen, forhandler for Bergs Fegen i Norge)
- **Høyde** på bankene på tilhenger: 1,39 m (fra Olav Thomassen)
- **Lengde** på hhv. sagtømmer og massevirke: 4,9 m for sagtømmer og 4,5 m for massevirke (fra Even Gulli, Norske Skog og Per Aamodt, Norsk Virkesmåling). Norsk Virkesmålings statistikk viser at gjennomsnittlig massevirkelengde er 4,36 meter, men dette er et gjennomsnitt for virke med fallende lengder og virke med standard 3 meters lengder. Muligheten for å øke lengden på massevirket som en følge av at tillatt vogntoglengde økes fra 22 til 24 meter, er drøftet med Even Gulli, Norske Skog og Øyvind Rognstad, Borregaard.
- **Fastmasseprosent**: 62 % for sagtømmer og 57 % for massevirke (fra Per Aamodt, Norsk Virkesmåling)
- **Egenvekt for virke**: Tall fra Norske Skogs vektundersøkelse med forskjellig egenvekt for ulike landsdeler er lagt til grunn. Materialet er levert av Even Gulli.

I tillegg er det lagt til grunn en **egenvekt på tilhengeren** i et tømmervogntog på 6 tonn.

De totalvekter som er brukt for hver bunt med tømmer er basert på følgende:

- | | |
|---------|---|
| 12 tonn | Nødvendig og maksimal vekt på én bunt tømmer innenfor ordningen med 56 tonn totalvekt og maksimalt 30 tonn på tilhengeren. Dette var gjeldende bestemmelser fram til mai måned. |
| 13 tonn | Maksimal vekt på én bunt tømmer innenfor ordningen med 56 tonn totalvekt og maksimalt 32 tonn på tilhengeren som nå er innført. |
| 14 tonn | Nødvendig vekt på én bunt tømmer for å oppnå 60 tonn totalvekt. Det forutsettes da 26 tonn totalvekt på bilen og 34 tonn på tilhengeren. |

15 tonn Maksimal vekt på én bunt tømmer. Det forutsettes da 24 tonn totalvekt på bilen og 36 tonn på tilhengeren.

Norges Skogeierforbund har med bakgrunn i informasjon fra skogindustrien hevdet at økning av tillatt høyde ikke er avgjørende for å utnytte 60 tonn totalvekt. De nye beregningene som nå er gjennomført bekrefter at forslaget om økt totalvekt for tømmervogntog ikke står og faller med økning av tillatt høyde. Økning av tillatt totalvekt vil gi økt nyttelast uavhengig av om høydegrensen på 4 meter endres eller ikke, og for sagtømmer vil vekt i de aller fleste tilfeller fortsatt være begrensende for lassets størrelse.

For massevirke er ikke konklusjonen like entydig. Med korrigerede forutsetninger viser beregningene at høyde kan bli mer begrensende enn tidligere antatt. Det gjelder spesielt områder der virkets egenvekt er lavere enn gjennomsnittet, for eksempel i Trøndelag, på Sørlandet og i høyereliggende områder på Østlandet.

Det er en viss grad av samvariasjon mellom de faktorene som inngår i beregningen, og derfor gir ikke gjennomsnittstallene et fullstendig bilde. Virke fra fjellskog har for eksempel ofte både korte lengder, lav egenvekt og lav fastmasseprosent. I tillegg er transporter fra fjellskog de lengste transportene, og der hvor kjøring med større lass gir størst innsparing. For å utnytte dette, vil det for skognæringa være en klar fordel om tillatt høyde økes.

Til grunn for tidligere vurderinger er det forutsatt at gjennomsnittlig lengde på massevirket kan økes. Vi støttet oss da på følgende formulering i høringsnotatet som ble sendt ut sist sommer:

”Et strengt sporingskrav, det vil si opprettholdelse av dagens sporingskrav, som innebærer at alle dagens 22,00-m strekninger kan trafikkeres med tømmervogntog med lengde inntil 24,00 m.”

På bakgrunn av dette tok vi det for gitt at 24 m ville erstatte 22 m som tillatt vogntoglengde. Den løsningen som ble valgt medfører at de områder som ikke fikk 24 m, heller ikke vil ha mulighet for å tilpasse lengden på virket. Og så lenge ikke hele 22-metersvegnettet i et område åpnes for 24 m, vil ikke kjøperne kunne tillate lengre tømmer, fordi transportørene må holde seg innefor 22 m på deler av vegstrekningen. For å utnytte tillatt totalvekt kreves det da økt høyde.

Ut fra tekniske og økonomiske vurderinger er det for skognæringen ønskelig at tillatt høyde settes så høyt som mulig. Samtidig erkjenner vi at det er en sammenheng mellom høyde og stabilitet. Derfor er det forståelig at vegmyndighetene ønsker å begrense høyden. På bakgrunn av det antar vi at den løsningen som Sverige har er lite aktuell. Finland har imidlertid hatt 4,20 m, og dette ser for oss ut til å være en høydegrense som balanserer hensyn til effektiv transport med hensyn til trafikk sikkerhet. Innenfor 4,20 m skal det etter de beregninger som vi har gjort, være mulig å oppnå 60 tonn totalvekt i de fleste situasjoner i hele landet.