

Kort om høringen og høringssvarene

Høringsdokumentene er tilgjengelige på

<https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/Offentlige-hoeringer/Hoering?key=2932774>

Statens vegvesen er i sluttfasen av vår oppsummering av høringen med innspill som går utover det som kommuner og fylkeskommuner har svart. I det følgende vil vi gi korte trekk omhandlet høringens forslag om å endre sporingskravet for modulvogntog type 1 og 2 (se nederst for beskrivelse) tilsvarende som kravet til tømmervogntog med lengde 24,00 meter, og å la disse trafikkere alle veger som er tillatt for tømmervogntog med lengde 24,00 meter (i det følgende for enkelhets skyld kalt «tømmervegnettet»). Såkalte 24-metersvogntog, altså vogntog med lengde inntil 24,00 meter som ikke er tømmervogntog er allerede underlagt det samme sporingskravet som tømmervogntogene, men på grunn av begrensninger i EU-regelverket på området, kan disse bare trafikkere veger som også er tillatt for modulvogntog. Modulvogntog type 3, som på grunn av sin konstruksjon har et større plassbehov i svinger, foreslås holdt utenfor, og vil fortsatt kun ha adgang til å trafikere dagens modulvogntogvegnett. Det samme gjelder eventuelle type 1 og 2 som ikke oppfyller det nye sporingskravet. I tillegg ble det drøftet mulighet for å sette begrensninger på steder med særlige utfordringer.

De foreslåtte regelendringene i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5 er i seg selv ganske ukompliserte. En langt større utfordring er at til nå har åpning av nye vegstrekninger for modulvogntog forutsatt at vegen vurderes i henhold til Statens vegvesens rundskriv NA 2016/1. Rundskrivet gir kriterier knyttet til blant annet vegbredde og kurvatur, kryss og rundkjøringer, gående og syklende og stigning og vinterdrift. Åpning av hele tømmervegnettet for modulvogntog vil skje uten at strekningene vurderes i henhold til rundskrivet.

Ikke overraskende knytter de fleste høringssvarene seg ikke til de foreslåtte regelendringene, men nettopp til åpning av tømmervegnettet uten individuell vurdering av strekningene i forkant.

Transportnæringen og næringslivet, særlig i distriktene, ønsker denne endringen velkommen, da de opplever at dagens opplegg med individuell vurdering av hver enkelt strekning er til hinder for en effektiv tilrettelegging for bruk av modulvogntog. Dette skyldes både at prosessen med å vurdere hver enkelt strekning er tid- og ressurskrevende, og at kriteriene i en del tilfeller oppleves som uforholdsmessig strenge. Næringen mener derfor at i den grad det er aktuelt å sette begrensninger på enkelte strekninger, bør dette heller gjøres i etterkant der det viser seg å oppstå problemer.

En bekymring som understrekes særlig av Norges Skogeierforbund, er at åpningen vil medføre at fylkeskommuner og kommuner skriver ned tillatt lengde og totalvekt for å unngå at vegen også blir trafikkert med modulvogntog. Også tilknyttede næringer (Treindustrien m.fl.) understreker viktigheten av at åpningen ikke må medføre at tømmertransporten får dårligere vilkår.

8 av 11 fylkeskommuner og 9 kommuner har svart på høringen. I motsetning til næringslivet er meningene her svært sprikende.

Fylkeskommunene er i større eller mindre grad negative til en generell åpning av tømmervegnettet, med mindre det fortsatt legges til rette for en form for vurdering av strekningene. Bekymringene knytter seg både til trafiksikkerhet, fremkommelighet og slitasje på veginfrastrukturen, og flere av instansene mener disse forholdene ikke er tilstrekkelig redegjort for i høringen. Noen gir også uttrykk for at de kun støtter forslaget i den grad avgjørelsen om åpning av den enkelte strekningen overlates til fylkeskommunen og eventuelt kommunen for kommunal veg.

Blant kommunene som har avgitt svar på høringen, spriker svarene fra full støtte til forslaget, til tydelige tilbakemeldinger om at vegnettet som i den aktuelle kommunen er tillatt for 24 meter tømmervogntog, ikke er egnet for økt trafikk med større vogntog. Riktignok har kun et fåtall kommuner avgitt svar, men Statens vegvesens erfaringer, særlig blant de som står for utarbeidelsen av veglistene, tilsier at svarene tegner et godt bilde av hva som er status for tømmervegnettet ellers i landet.

Mye av forklaringen på hvorfor det er et så stort sprik i svarene blant kommunene, er at disse har hatt svært forskjellig til hvorvidt deres veger skal åpnes for 24 meter tømmervogntog. I veglistene for tømmertransport ser man at det er store forskjeller, regionalt og lokalt, både i hvor stor del av vegnettet som er åpnet og ikke minst hva slags veger dette gjelder. På regionalt og nasjonalt nivå tegner det seg et klart bilde av hvilke områder som har mye skogindustri, hvor man naturlig nok i større grad har lagt til rette for effektiv tømmertransport, selv om det selvsagt også er store forskjeller i kurvatur, topografi og vegstandard.

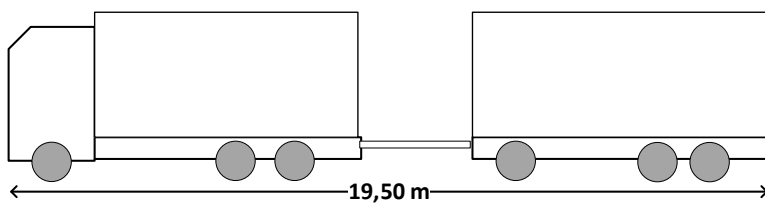
Selv i områder med noenlunde like vegforhold finner man kommuner hvor tilnærmet all veg er åpnet for 24 meter og 60 tonn, mens man i nabokommunen kun har åpnet et utvalg av strekninger. Vegdirektoratet har ingen muligheter for å se hvorvidt en tilnærmet full åpning skyldes at alle vegene faktisk er egnet for 24 m tømmervogntog, om det potensielle antallet tømmervogntog er så lavt at de ikke anses å utgjøre noen trafiksikkerhetsrisiko eller merbelastning på veger og bruer, eller om man rett og slett har lagt til grunn at tømmervogntogene uansett ikke vil kjøre på uegnede strekninger. Det samme gjelder i kommuner hvor kun et utvalg strekninger er åpnet.

Vegdirektoratet sendte forslaget på høring med en forutsetning om at alle veger som er åpnet for 24 meter tømmervogntog, er egnet for trafikk med slike vogntog, også i et visst omfang. Eventuelle argumenter mot også å tillate slike strekninger for modulvogntog, måtte følge av hvilke reelle forskjeller man står igjen med når modulvogntogene er underlagt det samme sporingskravet som tømmervogntogene. Ettersom tilbakemeldingene særlig fra kommunene tyder på at man har lagt svært forskjellige forutsetninger til grunn ved åpning av veger for 24 m tømmervogntog, anser Vegdirektoratet at denne grunnleggende

forutsetningen likevel ikke er til stede på en såpass stor del av tømmervegnettet at vi likevel ikke kan vedta forslaget i den formen det ble sendt på høring.

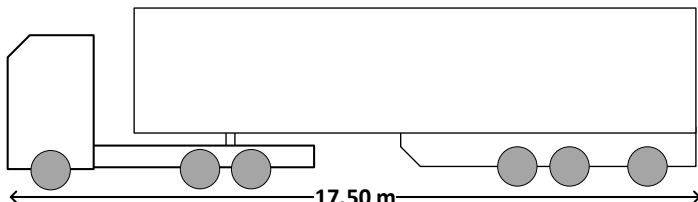
På bakgrunn av høringsinstansenes kommentarer har Vegdirektoratet nå besluttet at åpningen heller vil skje ved opprettelse av en ny kategori i veglistene for transport av tømmer, hvor veger som i dag er tillatt for 24 m tømmer *kan* åpnes for modolvogntog type 1 og 2 samt 24-metersvogntog. Denne tilnærmingen medfører at fylkeskommuner selv, på samme måte som for om en veg skal tillates for 24 m tømmer, selv kan og må beslutte hvilke av deres veger som skal stå i den nye kategorien.

**Lastebil med
slep-/
påhengsvogn**



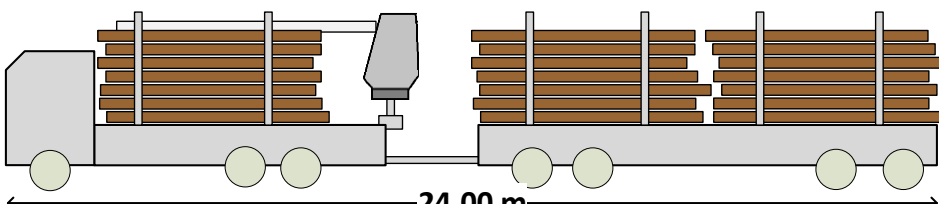
19,50 m

Semitrailervogntog



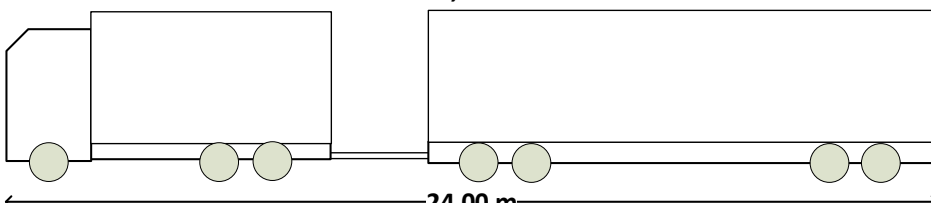
17,50 m

**24 m
tømmer-
vogntog**



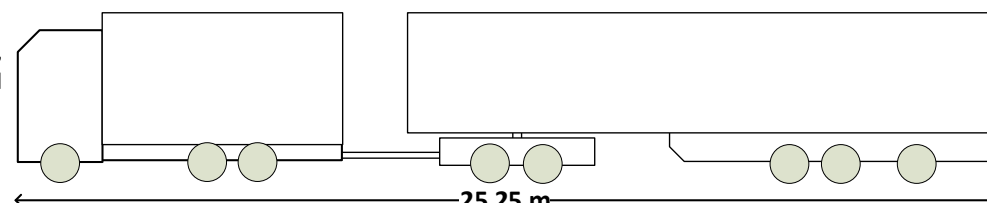
24,00 m

**24 m
Vogntog,
lastebil med
lang slepvogn**



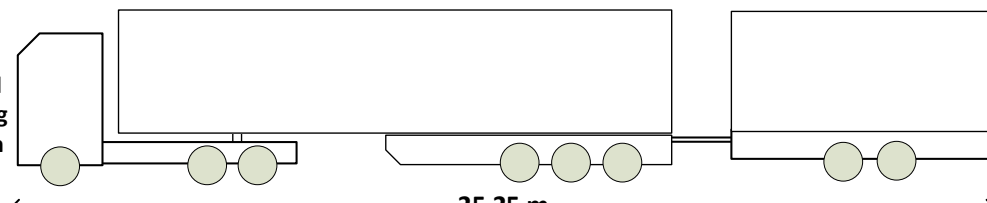
24,00 m

**MVT type 1,
lastebil med
dolly og
semitrailer**



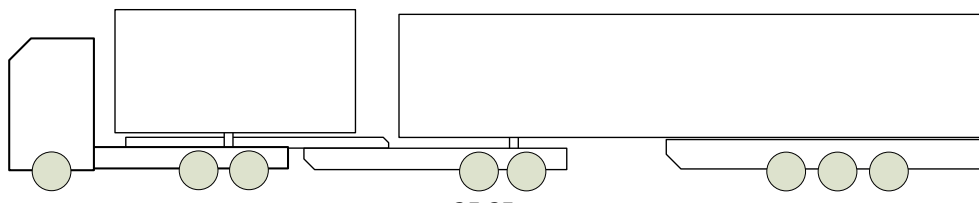
25,25 m

**MVT type 2,
trekkbil med
semitrailer og
påhengsvogn**



25,25 m

**MVT type 3,
trekkbil med
semitrailer med
svingskive
påkoblet en
semitrailer,
«link»**



25,25 m