



Statens vegvesen

Vedlegg 1 Høringsnotat

Høring om endring av utformingen av
veglistene

Vegdirektoratet
Transportavdelingen
25. mars 2019

Høringsnotat – Endring av utformingen av veglistene, kobling bruksklasse og totalvekt

Innledning

Vegdirektoratet foreslår med dette endring i veglistene, vedlegg 1 og 2 til forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy slik at bruksklasse omhandles sammen med aktuell totalvekt i bruksklassekolonnen og at totalvektkolonnen utgår som egen kolonne.

Bakgrunn

I 2014 ble det innført en maksimal totalvekt på 60 tonn for tømmertransport på Bk10-veger i Norge. Etter at dette ble innført, kom det forespørsel om å kunne få lov til å benytte 60 tonn totalvekt på BkT8-veger når det var innført vinteraksellast (Bk10) og bruene tåler Bk10 og 60 tonn totalvekt.

Det ble bestemt, uten høring, at det skulle være mulig å få Bk10/60 som vinteraksellast/vinterbruksklasse på BkT8/50-veger når bruene tåler det. Utfordringen var hvordan dette skulle anføres i veglistene da det aldri tidligere var endringer i tillatt totalvekt som følge av vinteraksellast/vinterbruksklasse. Det ble valgt å sette 60 tonn i totalvektkolonnen. Man hadde ikke til hensikt å øke tillatt totalvekt på sommeren. 7-akslede tømmervogntog oppnår bare 50 tonn totalvekt på veger som står i BkT8.

Dagens regelverk

I veglistene er det en kolonne for tillatt totalvekt og ingen mulighet til å oppgi annen totalvekt.

Typiske kolonneoverskrifter i veglistene er:

Vegnr.	Strekning	Bruks- klasse	Bruks- klasse vinter	Maks total- vekt tonn	Tillatt vogntog- lengde meter
xx	Eksempel 1	BkT8	Bk10	50	19,50

Bruksklassen oppgis i en kolonne og totalvekten i en annen.

Nærmere om de foreslåtte endringene

Vi foreslår å koble bruksklasse og totalvekt sammen og sette dette i samme kolonne. Dette gjelder både for bruksklasse og for bruksklasse vinter. Det vil synliggjøres ved at det f.eks. skrives Bk10/50 i kolonnen for bruksklasse eller bruksklasse vinter. På den måten kan vi fjerne kolonnen for totalvekt og gi en større fleksibilitet ved innføring av vinterbruksklasse enn hva som er mulig i dag.

F.eks. Vegliste tømmertransport

Vegnr	Strekning	Bruks- klasse	Bruks- klasse vinter	Tillatt vogntog- lengde meter
Yy	Eksempel 2	BkT8/50	Bk10/60	24,00

Endringen medfører at det også er mulig for lavere bruksklasser å øke totalvekten på frossen veg hvor det enten ikke er bruer eller bruene tåler en høyere aksellast og totalvekt enn hva vegen tåler når vegen ikke er frossen.

Statens vegvesen er i ferd med å fase ut dagens rapportgenerator. Veglistene høsten 2019 er de siste hvor dagens rapporter benyttes. Det er ønskelig å forsøke å få dette til allerede før veglistene per 1. oktober 2019 slik at muligheten skal kunne komme til anvendelse allerede vinteren 2019/20. For å ikke bruke unødige ressurser på nye rapporter, vil endringene kunne innføres i to trinn. Betydningen juridisk endres ikke i disse to trinnene – bare utseende. Mellomløsningen høsten 2019 vil da de slik ut for tømmertransport:

Vegnr.	Strekning	Bruks- klasse	Bruks- klasse vinter	Maks total- vekt tonn	Tillatt vogntog- lengde meter
Xx	Eksempel 3	BkT8	Bk10/60	50	24,00

Vurderinger

Generelt

Tillatt totalvekt endres ikke når det innføres vinteraksellast. Bakgrunnen for dette er at det er vegens bæreevne som endres når vegen fryser. Bruenes bæreevne er den samme gjennom hele året.

Det har derfor i praksis bare vært kT8/50 som har hatt vinteraksellast siden BkT8/50 har samme tillatte totalvekt som BK10/50 og dermed har vært mulig å utnytte. I de øvrige bruksklassene har vinteraksellast vært av liten verdi siden totalvekten ikke endres.

De senere årene har det vært en stor gjennomgang og klassifisering av bruene. Dette gjør at vi nå, mye bedre enn tidligere, vet hva bruene tåler og kan vurdere å skrive opp også totalvekten på frossen veg om bruene på strekningen tåler dette – eller om vegen ikke har bruer. De foreslåtte endringene gir mulighet for dette innenfor bruksklassenes totalvektbegrensninger.

Bruseksjonen i Vegdirektoratet har lenge ønsket en slik tettere kobling mellom bruksklasse og totalvekt.

Vegens bæreevne - totalvekt

Tommelfingerregelen er at aksellasten er verst for vegene og totalvekten er verst for bruene, men totalvekten har også noe betydning for vegen – særlig i teleløsningsperioden.

Normalt vurderes vegenes nedbrytning etter den såkalte «4-potens-regelen». Finsk forskning viser imidlertid at dette bare gjelder veger som er homogent og godt oppbygd (tykke lag). Veger som består av tynne lag med forskjellig sammensetning, viser seg å påvirkes vesentlig mer – helt oppe i 8-10-potens. Tunge vogntog vil kunne kjøre vegen til brudd.

Det har også blitt sett på belastning og skadeutvikling på smale, svingete veger med smale vegskuldre. Det gir ofte skader i innerkurver og kan også medføre skiftvise skader på høyre og venstre side av kjørefeltet. Dette medfører trafikkfare ved at det øker veltefaren for vogntogene.

Den typiske BkT8-veg er dessverre en smal, svingete veg som er lite homogent oppbygget. Det vil si en veg som lett blir skadet av økt totalvekt.

Siden januar 1995 har det normalt ikke blitt innført aksellastrestriksjoner på riks- og fylkesveg i teleløsningen i Norge. Dette gjør at tillatte aksellaster og totalvekter er de samme hele året (med unntak av evt. innføring av vinterbruksklasse i lange kuldeperioder). For en BkT8-veg som er ment å settes til Bk10 med 60 tonn totalvekt når det har vært lengre frostperioder, kan det være katastrofalt om det kjøres med 60 tonn totalvekt i teleløsningen når vegen er ekstra sårbar.

Økt totalvekt – regelverket

Alle unntak for økte vekter og dimensjoner som er gitt, slik det f.eks. er gjort for tømmertransport, blir gjort på det beste vegnettet. Det vil si at økt tillatt lengde bare tillates på veger som allerede står i 19,50 m vogntoglengde og totalvekten bare økes på veger som allerede står i Bk10/50.

Dette er også det underliggende for bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-5. Det kommer tydeligst til syne i § 5-5 nr. 3 bokstav a Tillatt totalvekt for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog. Dersom minsteavstanden er mindre enn 16,00 m, er totalvekten som for Bk10/50. Det er ingen økning av totalvekt som viser til annen bruksklasse enn Bk10/50.

Da det ble innført muligheter for vinterbruksklasse på Bk10/60, måtte den økte totalvekten settes i totalvektkolonnen. Dette hadde liten betydning i praksis da 7-akslede vogntog bare kan veie maksimalt 50 tonn på en BkT8-veg ($8 + 14 + 14 + 14 = 50$ tonn).

Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringene medfører ikke behov for å endre forskrift om bruk av kjøretøy. Det må gjøres litt med veglisterapportene nå, men det hovedgrepet blir tatt når vi uansett må lage nye rapporter på grunn av utfasing av dagens rapportgenerator til NVDB (Nasjonal vegdatabank).

Noen aktører i markedet kan ha førsøkt å utnytte den utilsiktede effekten av at det i dag bare er en totalvektkolonne i veglistene og anskaffet vogntog med flere aksler. Det finnes også i dag 8-akslede tømmervogntog som er i bruk uten at det er innkjøpt for å kunne kjøre mer enn 50 tonn på BkT8-veg, men for å kunne justere vektfordelingen mellom bil og henger på en gunstig måte. Vi kan likevel ikke se bort fra at forslaget vil kunne være negativt for noen.

Det har blitt sagt at man må minst ha en BkT8/50 veg for å drivverdig kunne ta ut tømmer. Den foreslåtte endringen gir muligheter til å kunne sette opp f.eks. en Bk6/32 veg til BkT8/50 som vinterbruksklasse dersom vegen ikke har bruer eller om evt. bruer tåler BkT8/50. Dette vil gi muligheter til lønnsom uttransportering av tømmer på steder det i dag ikke er lønnsomt.

Tidsperspektivet for slik uttransportering er imidlertid usikker siden det er en avhengighet av langvarig kuldeperiode for at det skal kunne la seg gjennomføre samt at varigheten kan bli kortere enn ønsket på grunn av teleøsning.

Endringen vil ivareta vegeiere bedre ved at det å gi muligheten til å ta ut tømmer med transporter på 60 tonn i perioder med langvarig kulde, ikke innebærer en risiko for overbelastning av vegen resten av året. Endringen vil i tillegg synliggjøre hva som hele tiden har vært ment ved innføringen av vinterbruksklasse på Bk10/60 og samtidig fjerne utilsiktede virkninger som heller ikke har vært på høring.

Veger med lavere bruksklasse enn Bk10 ligger med et par unntak i fylkes- og kommunalvegnettet.

Høringsfrist

Vi ber om at høringsinstansenes uttalelser innen **1. juni 2019**. Høringssvar sendes inn enten elektronisk via www.vegvesen.no > offentlige høringer, til firmapost@vegvesen.no eller pr. post til Statens vegvesen Vegdirektoratet, Postboks 6706 Etterstad, 0609 Oslo.