



Foto Dag Skjølaas

Klassifisering av offentlig vegnett etter tillatt totalvekt for tømmervogntog

Utarbeidet på grunnlag av veglister fra april 2019

Ola Molstad og Dag Skjølaas

Innholdsfortegnelse

Formålet med rapporten.....	4
Statens vegvesens klassifiseringssystem for offentlige veger.....	5
Sammenhengen mellom Statens vegvesens klassifiseringssystem og lass-størrelse	6
Inndeling av vegnettet etter totalvekt og nyttelast på tømmervogntog	7
Resultater	8
Riksveger	8
Andel av riksvegnettet som kan trafikkeres med langhenger, korthenger og uten henger	8
Fordeling av riksvegnettet på totalvektklasser	10
Østlandet og Sørlandet.....	10
Vestlandet, Trøndelag og Nord-Norge	11
Hele landet	11
Fylkesveger.....	12
Andel av fylkesvegnettet som kan trafikkeres med langhenger, korthenger og uten henger	12
Fordeling av fylkesvegnettet på totalvektklasser.....	13
Østlandet og Sørlandet.....	13
Vestlandet, Trøndelag og Nord-Norge	14
Kommunale veger	15
Andel av det kommunale vegnettet som kan trafikkeres med langhenger, korthenger og uten henger	15
Fylkesvis fordeling av det kommunale vegnettet på totalvektklasser	16
Østlandet og Sørlandet.....	16
Vestlandet, Trøndelag og Nord-Norge	17
Kommunevis fordeling av det kommunale vegnettet på totalvektklasser	18
Kommunale veger i Østfold.....	19
Kommunale veger i Akershus og Oslo	20
Kommunale veger i Hedmark	21
Kommunale veger i Oppland	22
Kommunale veger i Buskerud.....	23
Kommunale veger i Vestfold	24
Kommunale veger i Telemark.....	25
Kommunale veger i Aust-Agder.....	26
Kommunale veger i Vest-Agder.....	27

Kommunale veger i Rogaland.....	28
Kommunale veger i Hordaland (1)	29
Kommunale veger i Hordaland (2)	30
Kommunale veger i Sogn og Fjordane.....	31
Kommunale veger i Møre og Romsdal (1).....	32
Kommunale veger i Møre og Romsdal (2).....	33
Kommunale veger i Trøndelag (1)	34
Kommunale veger i Trøndelag (2)	35
Kommunale veger i Nordland (1)	36
Kommunale veger i Nordland (2)	37
Kommunale veger i Troms.....	38
Kommunale veger i Finnmark	39
Konklusjon	40
Riksveger	40
Fylkesveger	40
Kommunale veger	40
Videre arbeid med oppskrivning av vegnettet	41
Veger med lengderestriksjoner	41
Veger med aksellastrestriksjoner	41
Veger med restriksjoner på totalvekt	41

Formålet med rapporten

Statens vegvesen fastsetter hvert år veglister som viser hvor store kjøretøyer og hvor tunge lass det er lov å kjøre på det offentlige vegnettet i Norge. Veglistene inneholder bestemmelser om tillatt vogntoglengde, bruksklasse og tillatt totalvekt for hver enkelt strekning. De består av ett dokument for riksveger som dekker hele landet, og ett dokument for hvert fylke som dekker fylkes- og kommunale veger.

Til sammen inneholder veglistene svært mye informasjon. Uten at opplysningene blir sammenstilt, er det vanskelig å skaffe seg oversikt over hvordan vegnettet fordeler seg på ulike klasser f.eks. etter tillatt totalvekt. Informasjonen som ligger i veglistene kan presenteres som temakart ved hjelp av Statens vegvesens kartverktøy <https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/>, men slike temakart gir ingen oversikt over situasjonen for landet som helhet.

Formålet med denne rapporten er å gi en oversiktlig framstilling av hvordan det offentlige vegnettet i Norge er klassifisert i forhold til transport av tømmer. Rapporten beskriver dagens situasjon og den utviklingen som har skjedd fra 1. oktober 2017 til 1. april 2019. Rapporten vil danne grunnlag for videre arbeid med omklassifisering av vegnettet for å effektivisere tømmertransporten, og for dialogen mellom Statens vegvesen, fylkeskommuner, kommuner og skognæringen. Effektiv transport er viktig både for å styrke konkurransevnen for skogbasert industri, og for å redusere utslippene fra transport.

Informasjon som presenteres i denne rapporten er hentet fra Statens vegvesens database Nasjonal vegdatabank. Uttakene av data for 2019 er gjort etter 1. april 2019.

Forrige rapport bygde på kommunestrukturen i 2017. Ved årsskiftet 2017/2018 gikk Trøndelagsfylkene sammen til ett fylke, og i tillegg har det skjedd flere kommunesammenslåinger ulike steder i landet. I denne rapporten er dataene presentert i tråd med gjeldende kommunestruktur i 2019. Det innebærer f.eks. at Trøndelag har fylkesnummer 50 og at alle kommuner i Trøndelag har kommunenummer 50xx.

Forrige rapport inneholdt diagrammer som viste hvordan den delen av det kommunale vegnettet som ligger utenfor by- og tettstedsområder fordeler seg på totalvektklasser. Formålet med inndelingen var å luke ut de vegene som ikke har noen betydning for skognæringen. Siden heller ikke den inndelingen ga noe godt uttrykk for hvilke veger som er viktige for skognæringen, er det i denne rapporten valgt å vise situasjonen for det kommunale vegnettet samlet.

Uttak av data fra NVDB, bearbeiding og grafisk framstilling av resultater, samt skriving av tekstlige merknader knyttet til utviklingen fra høsten 2017 til våren 2019 er i hovedsak utført av Ola Molstad på oppdrag fra Norges Skogeierforbund.

Konklusjon og kapitlet om Videre arbeid med oppskrivning av vegnettet er i hovedsak skrevet av Dag Skjølaas.

Statens vegvesens klassifiseringssystem for offentlige veger

Gjennom veglistene er hver enkelt strekning på det offentlige vegnettet klassifisert mht. bruksklasse, tillatt vogntoglengde og maksimal totalvekt. Transport av tømmer er regulert gjennom egne regler som gjør at tømmervogntog med 7-aksler kan ha større lengde og større totalvekt enn det som er tillatt i annen transport. Fra og med oktober 2017 er det derfor egne veglister for tømmertransport.

Følgende klasser er gjeldende:

Bruksklasse (tonn): Bk6, Bk8, BkT8, Bk10

Vogtoglengde (m): 12.4, 15, 19.5, 22, 24

Totalvekt (tonn): 28 (Bk6), 32 (Bk8), 40 eller 50 (BkT8), 42, 50, 56, 60 (Bk10)

Klassifiseringssystemet er bygd opp slik at det er sammenheng mellom bruksklasse og totalvekt. Inndelingen etter bruksklasse og totalvekt gir totalt 8 klasser. I tillegg er det 5 ulike klasser for lengde. Det betyr at det i prinsippet kunne vært 40 ulike kombinasjoner av tillatt vogntoglengde og totalvekt. Siden 56 og 60 tonn totalvekt bare skal brukes der tillatt vogntoglengde er 22 eller 24 meter, er antallet lovlige kombinasjoner 34. I praksis er det imidlertid noen av disse kombinasjonene som blir svært lite eller ikke brukt, og for tiden er man også i ferd med å fase ut 22 meter vogntoglengde og 56 tonn totalvekt. Veger i disse klassene skal overføres til 24 meter og 60 tonn.

For veger som har BkT8 som bruksklasse i den telefrie perioden (sommer), er det anledning til å innføre Bk10 som vinteraksellast i den perioden det er tele i vegkroppen. Vinteraksellast gjøres bare gjeldende en liten del av året, og derfor er det ikke tatt hensyn til det i denne rapporten.

STATENS VEGVESEN VEGLISTE TØMMERTRANSPORT

Akershus, Asker kommune Kommunale veger

Veg	Vegstrekning	Veglengde (km)	Bruksklasse		Tillatt vogntoglengde (m)	Maks totalvekt (tonn)
			Sommer	Vinter		
KV 101	Nesbruveien	1,075	Bk10		19,50	50
KV 1015	Nye Vakås vei	0,554	Bk10		19,50	50
KV 1016	Askerveien	0,372	Bk10		22,00	56
KV 1019	Solbråveien	0,707	Bk10		19,50	50
KV 1036	Borgenveien	1,900	Bk10		19,50	50
KV 1043	Trettestykket	1,382	Bk10		19,50	50
KV 1073	Solliveien	5,473	BkT8		24,00	40
KV 1102	Arvid Andresens vei	0,334	Bk8		12,40	32
KV 1106	Arne Garborgsvei (del)	0,251	Bk8		15,00	32
KV 1118	Torstadveien 5-7	0,061	Bk8		15,00	32

Figur 1 Eksempel på vegliste, kommunale veger i Asker kommune i Akershus fra høsten 2017

Sammenhengen mellom Statens vegvesens klassifiseringssystem og lass-størrelse

Tillatt vogntoglengde bestemmer hvilke kjøretøyer som kan benyttes på ulike strekninger. Der tillatt vogntoglengde er 12,4 eller 15 m, er det ikke lov å kjøre tømmerbil med tilhenger. Der tillatt vogntoglengde er 19,5 m, kan det bare brukes tilhenger som er bygd for én tømmerlengde, såkalt korthenger. På veger der tillatt vogntoglengde for tømmervogntog er 22 eller 24 m, er det lov å bruke tilhenger som er bygd for to tømmerlengder, såkalt langhenger.

Bruksklasse og totalvekt bestemmer hvor mye det er lov å laste på ulike strekninger. Figur 2a viser sammenhengen mellom tillatt vogntoglengde, bruksklasse, tillatt totalvekt og nyttelast for en tømmerbil eller et tømmervogntog. Til grunn for beregningen av nyttelast er det forutsatt at et tomt tømmervogntog veier 20 tonn. Vogntogets egenvekt er fordelt med 14 tonn på bilen og 6 tonn på tilhengeren. Én kubikkmeter tømmer forutsettes å veie ca. 900 kg.

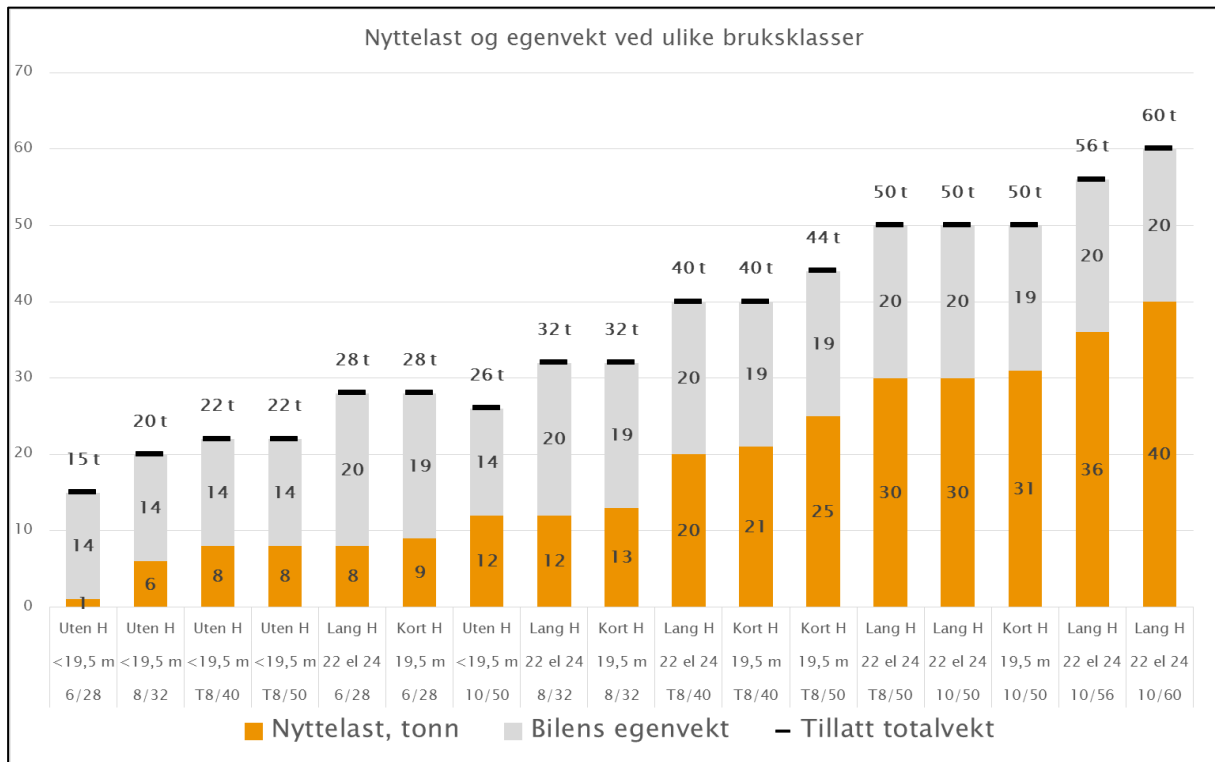
Figur 2a viser at restriksjoner på tillatt vogntoglengde har dramatiske konsekvenser for faktisk nyttelast. Men også nedsettelse av bruksklasse og totalvekt har stor betydning. For en tømmerbil med langhenger halveres nyttelasten når tillatt totalvekt reduseres fra 60 til 40 tonn. Når man skal kjøre ut et gitt kvantum, innebærer det at antallet lass blir fordoblet, og at transportkostnader og klimagassutslipp øker dramatisk. Med flere kjøretøyer på vegene øker også ulykkesrisikoen.

Tømmerbil uten tilhenger (tillatt vogntoglengde 12,4 eller 15,0 m)				
Bruksklasse	Tillatt totalvekt	Bilens egenvekt	Nyttelast, tonn	Volum, m³
Bk 6/28	15 t	14 t	1 t	1,1
Bk 8/32	20 t	14 t	6 t	6,6
Bk T8/40	22 t	14 t	8 t	8,8
Bk T8/50	22 t	14 t	8 t	8,8
Bk 10/50	26 t	14 t	12 t	13,2
Tømmerbil med kort tømmertilhenger (tillatt vogntoglengde 19,5 m)				
Bruksklasse	Tillatt totalvekt	Vogntogets	Nyttelast, tonn	Volum, m³
Bk 6/28	28 t	19 t	9 t	9,9
Bk 8/32	32 t	19 t	13 t	14,3
Bk T8/40	40 t	19 t	21 t	23,1
Bk T8/50	44 t	19 t	25 t	27,5
Bk 10/50	50 t	19 t	31 t	34,1
Tømmerbil med lang tømmertilhenger (tillatt vogntoglengde 22 eller 24 m)				
Bruksklasse	Tillatt totalvekt	Vogntogets	Nyttelast, tonn	Volum, m³
Bk 6/28	28 t	20 t	8 t	8,8
Bk 8/32	32 t	20 t	12 t	13,2
Bk T8/40	40 t	20 t	20 t	22
Bk T8/50	50 t	20 t	30 t	33
Bk 10/50	50 t	20 t	30 t	33
Bk 10/56	56 t	20 t	36 t	39,6
Bk 10/60	60 t	20 t	40 t	44

Figur 2a Faktisk nyttelast for ulike kombinasjoner av vogntoglengde, aksellast og totalvekt

Inndeling av vegnettet etter totalvekt og nyttelast på tømmervogntog

Statens vegvesens klassifiseringssystem åpner for mange ulike kombinasjoner av bruksklasse, tillatt vogntoglengde og maksimal totalvekt jf. Figur 2a. I denne sammenstillingen av informasjon fra veglistene er det valgt å gruppere vegnettet i 5 klasser etter hvor stor totalvekt et tømmervogntog kan kjøre på ulike vegstrekninger. De fem klassene er 60 tonn, 56 tonn, 50 tonn, 40 til 44 tonn, og mindre enn 40 tonn.



Figur 2b Faktisk nyttelast for ulike kombinasjoner av vogntoglengde, aksellast og totalvekt

Siden egenvekta på et tømmervogntog er ca 20 tonn, tilsvarer de fem klassene en nyttelast på hhv. 40 tonn, 36 tonn, 30-31 tonn, 20-25 tonn, og lavere enn 20 tonn.

Sammenhengen mellom den inndelingen som er brukt i rapporten og Statens vegvesens klassifiseringssystem er som følger:

Totalvekt 60 tonn

Bruksklasse Sommer = Bk10 og Tillatt vogntoglengde > 19,5 og Maks totalvekt = 60

Totalvekt 56 tonn

Bruksklasse Sommer = Bk10 og Tillatt vogntoglengde > 19,5 og Maks totalvekt Tømmer = 56

Totalvekt 50 tonn

*Bruksklasse sommer = Bk10 og Tillatt vogntoglengde >= 19,5 og Maks totalvekt = 50 eller
Bruksklasse sommer = BkT8 og Tillatt vogntoglengde > 19,5 og Maks totalvekt = 50*

Totalvekt 40 tonn

*Bruksklasse sommer = BkT8 og Tillatt vogntoglengde = 19,5 eller
Bruksklasse sommer = BkT8 og Tillatt vogntoglengde > 19,5 og Maks totalvekt =40*

Totalvekt mindre enn 40 tonn

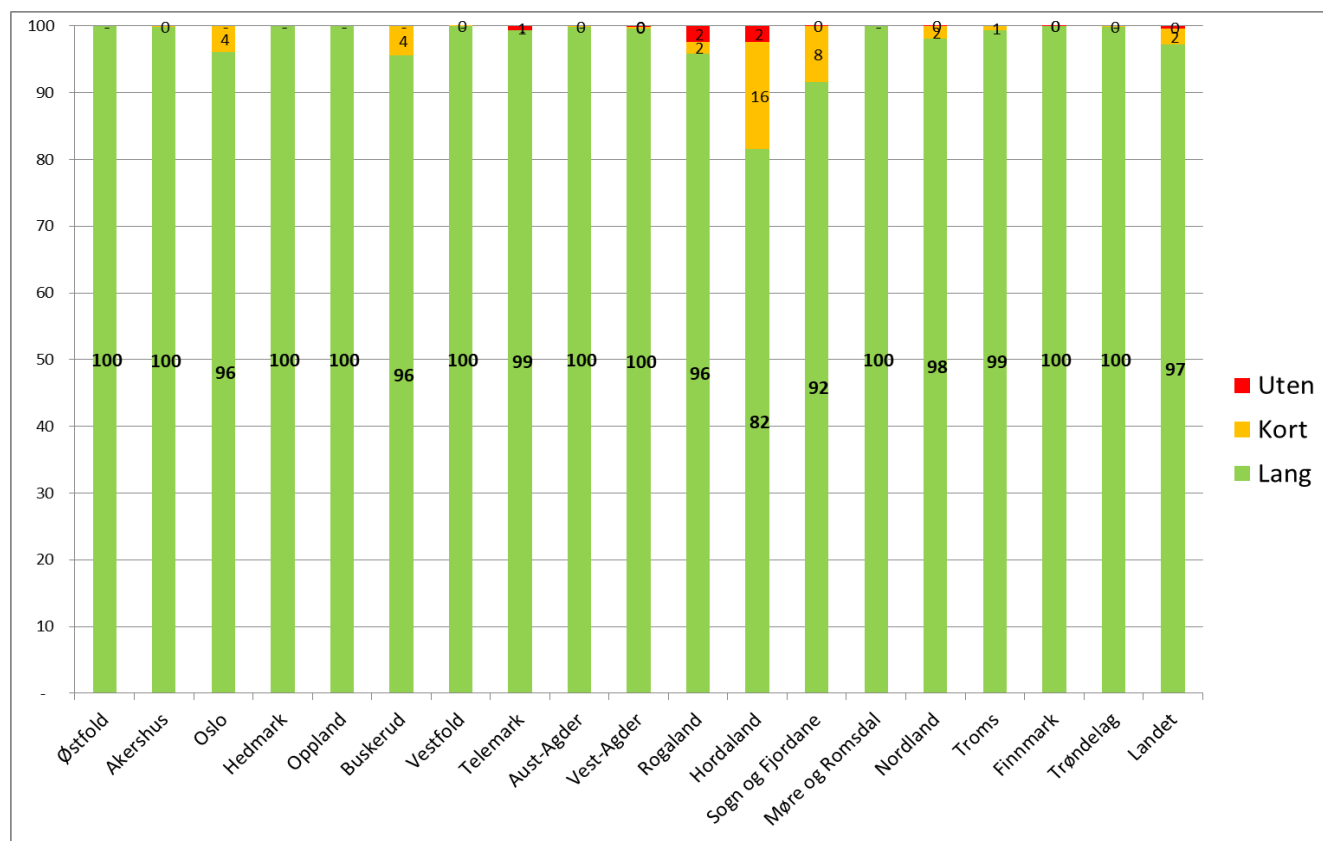
Tillatt vogntoglengde < 19,5 eller Maks totalvekt < 40

Resultater

De tabeller og diagrammer som er utarbeidet viser hvor stor andel av vegnettet som kan trafikkeres med tømmervogntog med langhenger og tømmervogntog med korthenger, og hvor stor andel av vegnettet som ikke kan trafikkeres med tilhenger. Videre viser tabeller og diagrammer hvordan vegnettet fordeler seg på de 5 totalvektklassene som er brukt i rapporten. Enkelte av figurene viser hvordan klassifiseringen av vegnettet er endret i løpet av de to siste årene, dvs. fra september 2017 til april 2019.

Riksveger

Andel av riksvegnettet som kan trafikkeres med langhenger, korthenger og uten henger



Figur 3 Andel av riksvegnettet som kan trafikkeres med langhenger, korthenger og uten henger

For at en vegstrekning skal kunne åpnes for 56 eller 60 tonn, må strekningen kunne trafikkeres med tømmervogntog med lengde inntil 22 eller 24 meter. Derfor er bruk av langhenger en forutsetning for effektiv tømmertransport.

Figur 3 viser at det aller meste av riksvegnettet er åpent for kjøring med tømmervogntog med langhenger. I 16 av landets 18 fylker er, med svært få unntak, hele riksvegnettet åpent for kjøring med langhenger. Totalt er 97 % av riksvegnettet i Norge åpent for kjøring med 22 eller 24 meters lengde. Situasjonen pr. april 2019 er omtrent den samme som pr. september 2017.

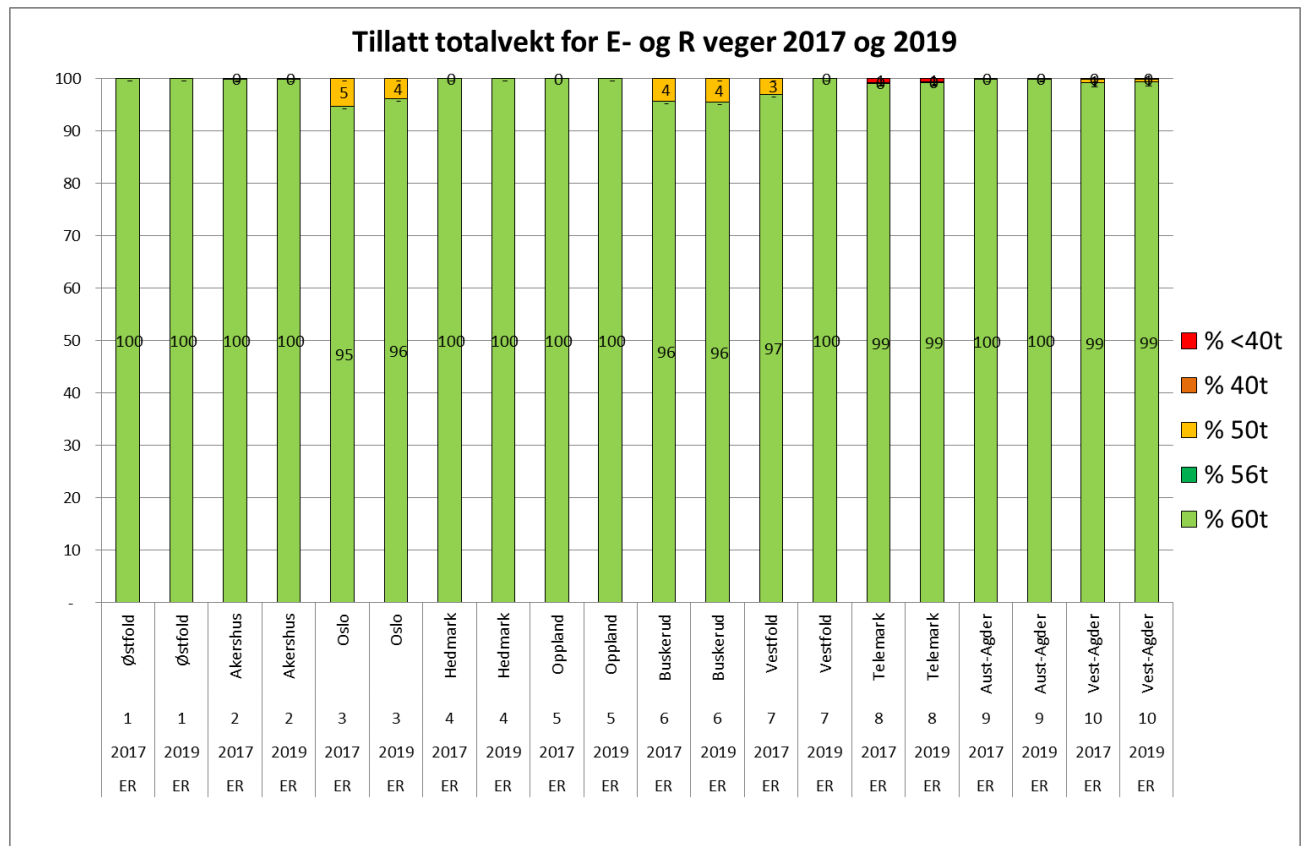
Fordeling av riksvegnettet på totalvektklasser

Figur 4 og

Figur 5 viser hvordan riksvegnettet fordeler seg på totalvektklasser for tømmertransport, og hvordan situasjonen har endret seg fra april 2016 til oktober 2017.

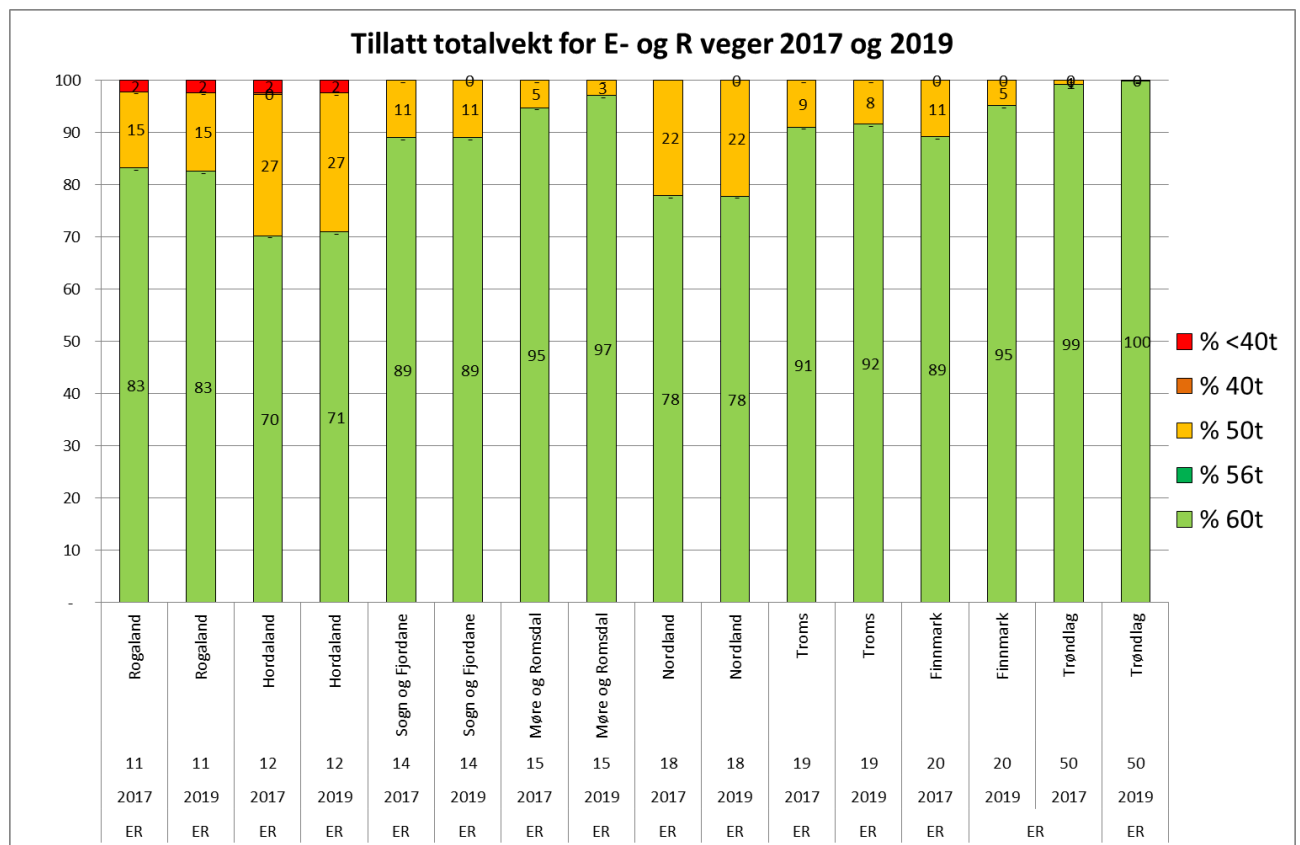
I 7 fylker er 100 % av riksvegnettet nå åpent for kjøring med 60 tonn totalvekt. I ytterligere 4 fylker kan det aller meste av riksvegnettet trafikkeres med 60 tonn.

Østlandet og Sørlandet



Figur 4 Fordeling av riksvegnettet på Øst- og Sørlandet på totalvektklasser

Figur 4 viser at nesten hele riksvegnettet på Øst- og Sørlandet nå er åpnet for 60 tonn totalvekt for tømmervogntog. Unntakene er Rv 162 «Ring1» i Oslo og strekningen E137 Tuv- Sogn og Fjordane grense lengst nord-vest i Buskerud, samt en kort omkjøringsrute ved Vågslitunnelen i Telemark og korte armer av E39 ved Kristiansand i Vest-Agder.



Figur 5 Fordeling av riksvegnettet på Vestlandet, i Trøndelag og i Nord-Norge på totalvektklasser

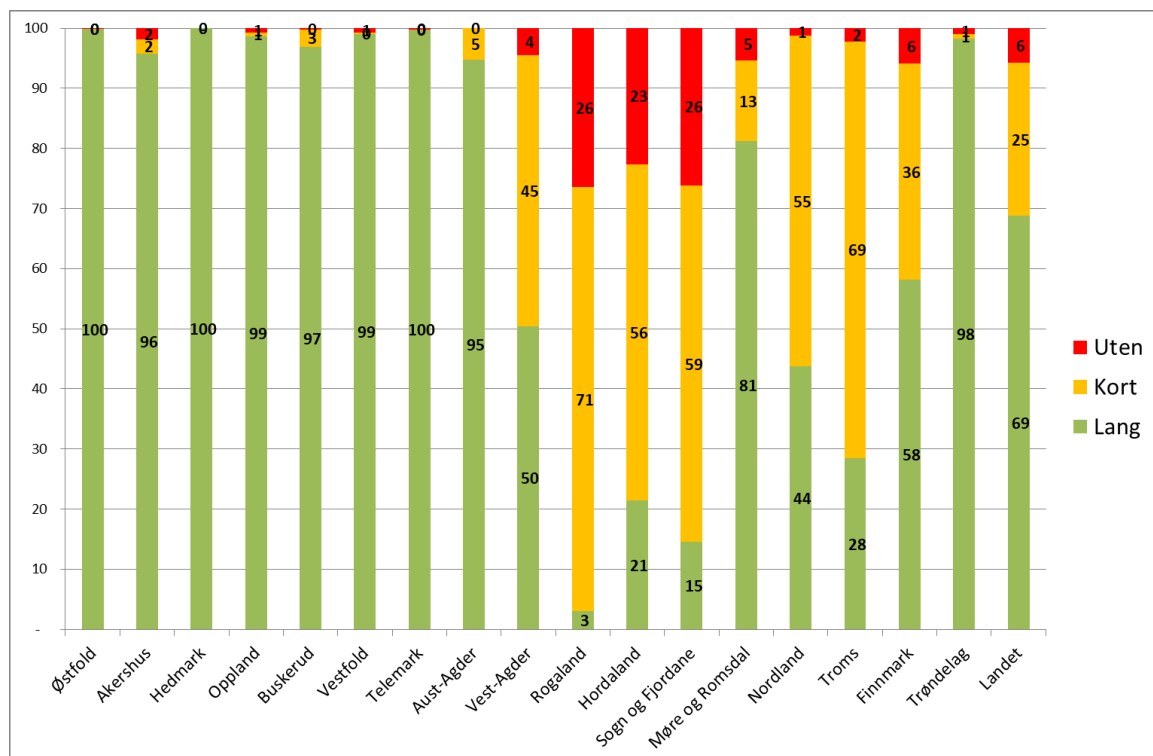
Figur 5 viser at alle riksvegene i Trøndelag er åpnet for 60 tonn og at noen nye strekninger på riksvegnettet i Møre og Romsdal og i Finnmark er skrevet opp til 60 tonn mellom høsten 2017 og våren 2019.

Hele landet

Av hele riksvegnettet kan **92 %** nå trafikkeres med 60 tonn totalvekt.

Fylkesveger

Andel av fylkesvegnettet som kan trafikkeres med langhenger, korthenger og uten henger



Figur 6 Andel av fylkesvegnettet som kan trafikkeres med langhenger, korthenger og uten henger

Figur 6 viser at det er tillatt å kjøre tømmervogntog med langhenger på mye av fylkesvegnettet både på Østlandet, Sørlandet og i Midt-Norge.

Foreløpig brukes det ikke langhenger på Vestlandet, men siden forrige rapport har likevel den andelen som er åpen for langhenger i Hordaland økt fra 18 til 21 % og i Sogn og Fjordane fra 4 til 15 %.

I Rogaland, Hordaland og i Sogn og Fjordane viser figur 6 at én fjerdedel av vegnettet ikke kan trafikkeres med tilhenger. I disse fylkene er det den største utfordringen for transporten av tømmer.

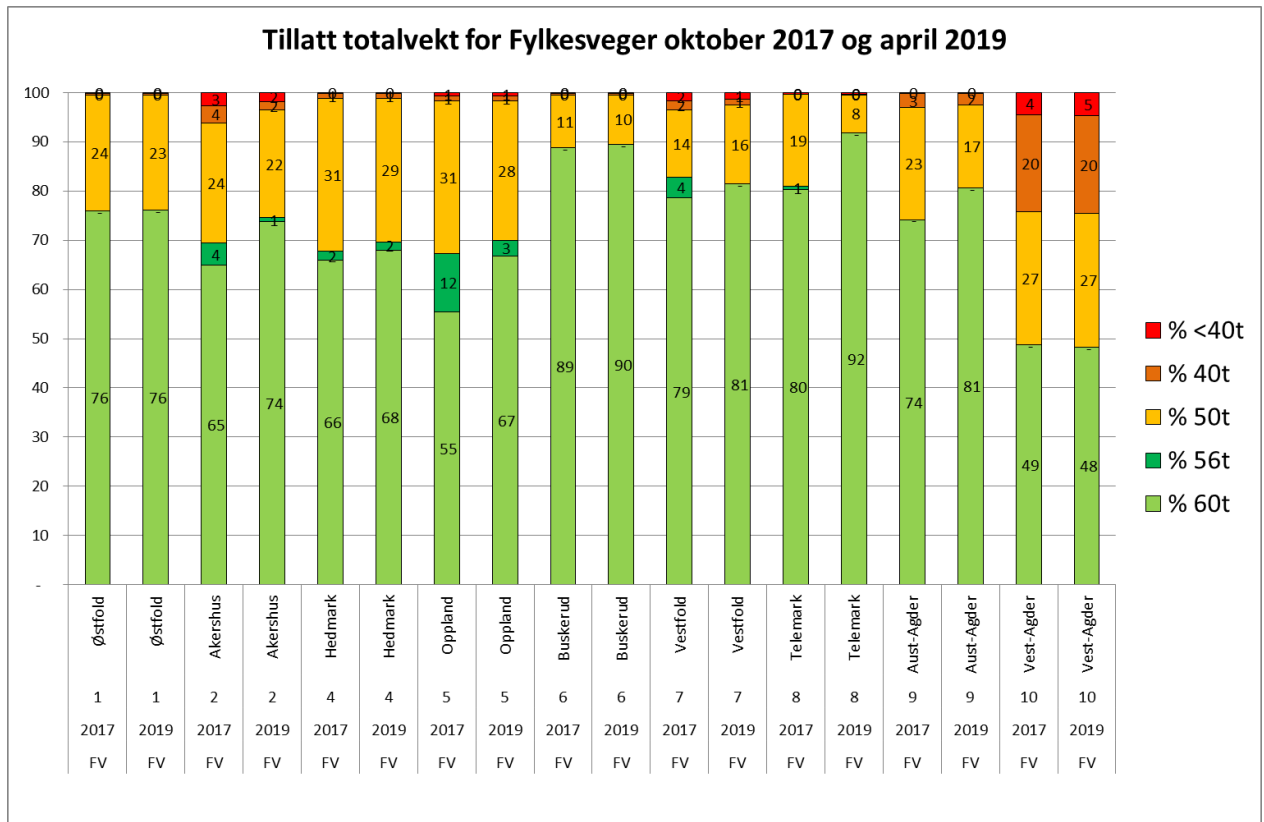
I Vest-Agder, Nordland, Troms og Finnmark har en stor andel av vegnettet begrensninger på vogntoglene slik at det kun er tillatt å bruke korthenger. I disse fylkene brukes det langhenger, og derfor er det et mål å øke andelen av vegnettet som er åpen for langhenger.

For landet som helhet er 69 % av fylkesvegnettet åpent for kjøring med langhenger. Dette er 2 % mer enn i 2017 og 4 % mer enn for 2016.

De aller fleste strekninger som kan kjøres med langhenger er nå tillatt for 24 m lange tømmervogntog, men det gjenstår noen fylkesveger der begrensningen fortsatt er 22 m. Dette gjelder i første rekke fylkene Akershus, Nordland og Troms med henholdsvis 80, 68 og 84 km, samt 8 km i Vest-Agder.

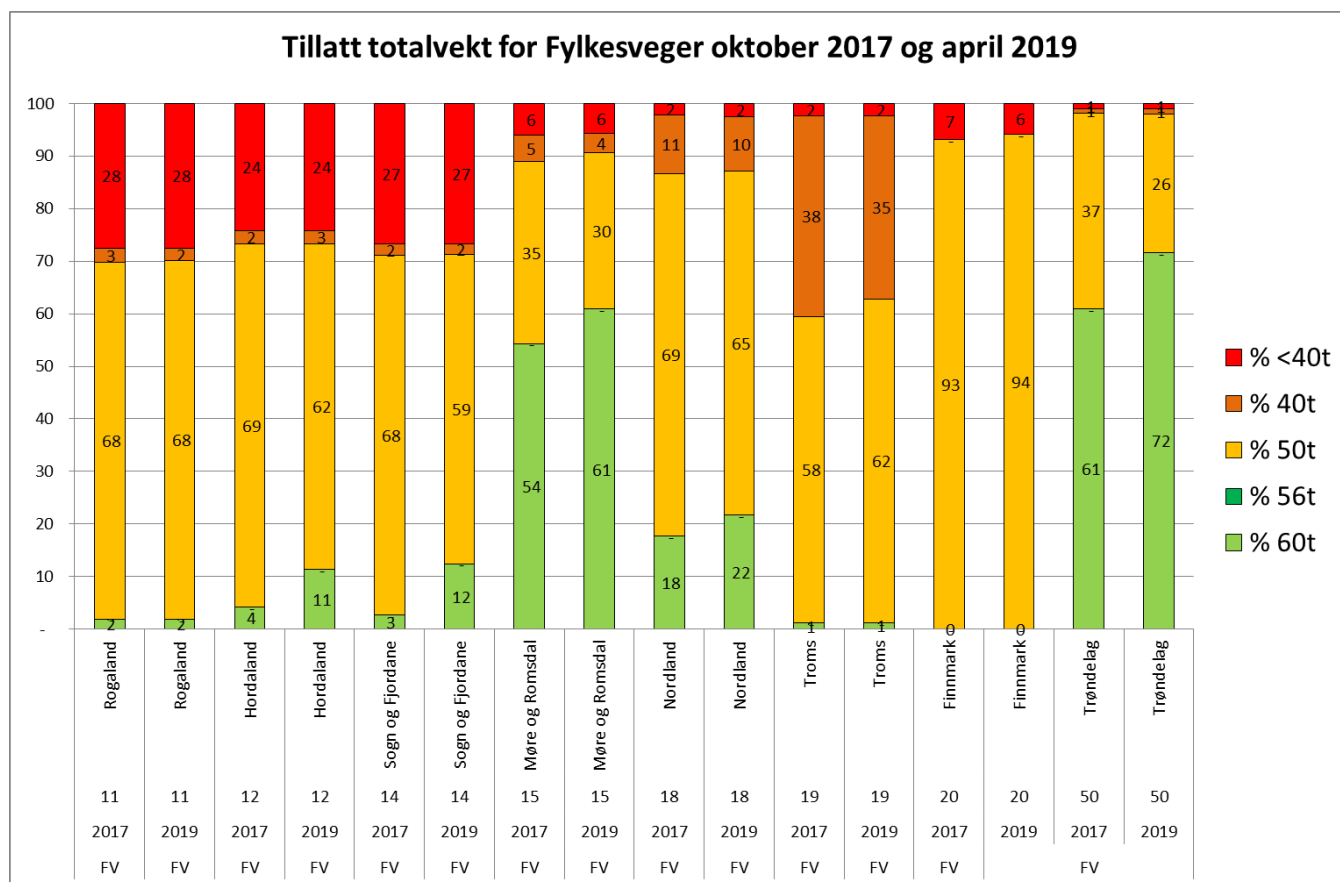
Fordeling av fylkesvegnettet på totalvektklasser

Østlandet og Sørlandet



Figur 7 Fordeling av fylkesvegnettet på Øst- og Sørlandet på totalvektklasser

Siden 2017 er flere veger skrevet opp fra 56 til 60 tonn slik at andelen med 56 tonn nå er svært liten. For Telemark og Aust-Agder ser vi at også en del veger er skrevet opp fra 50 til 60 tonn.



Figur 8 Fordeling av fylkesvegnettet på Vestlandet, i Trøndelag og i Nord-Norge på totalvektklasser

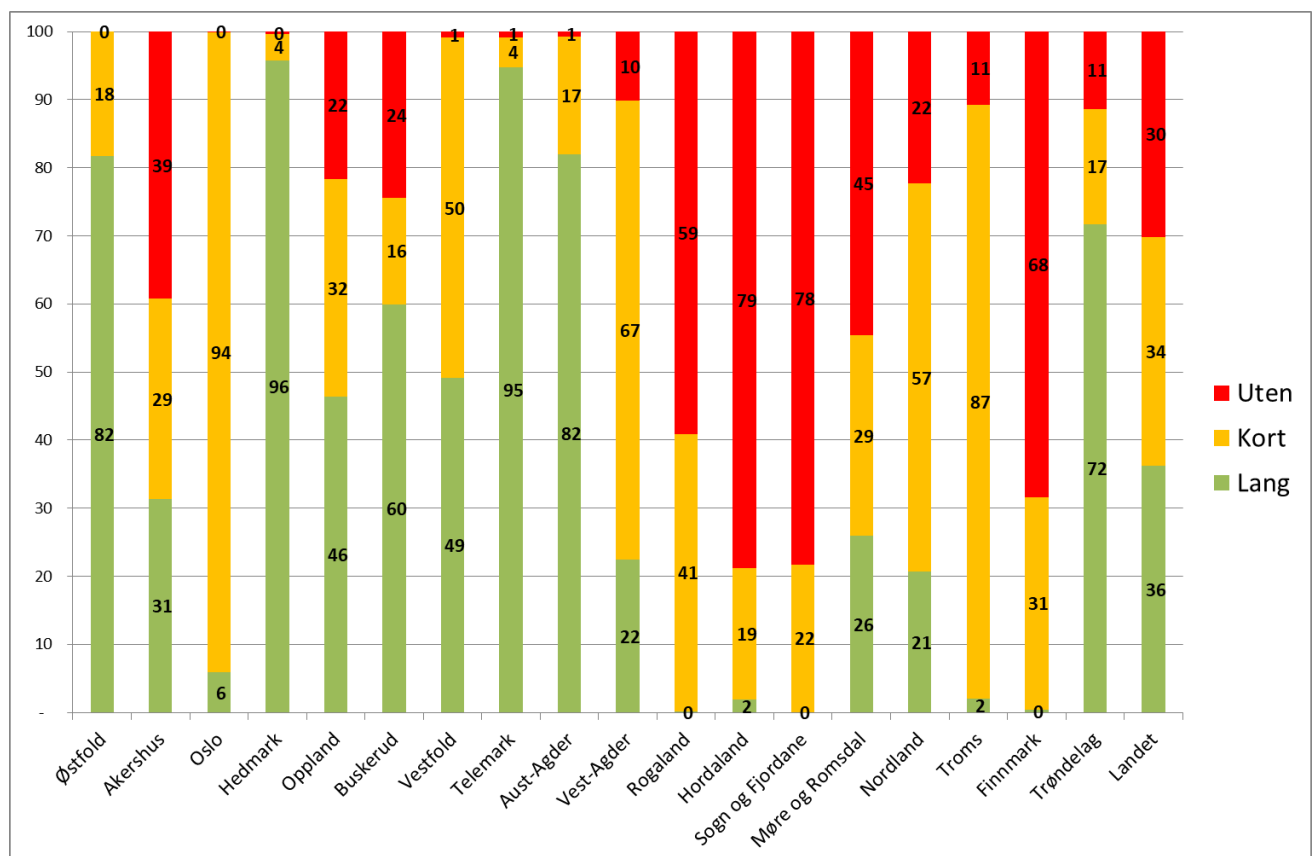
De fylkene som har størst andel av vegnettet i klassene under 50 tonn, er vestlandsfylkene, samt Troms. Dette er de samme fylkene som har liten andel av vegnettet åpen for langhenger og dermed heller ikke for tømmervogntog med 56 eller 60 tonn totalvekt. Vi ser imidlertid noe bedring i Hordaland og Sogn og Fjordane, samt Møre og Romsdal, Nordland og Trøndelag.

Kommunale veger

Andel av det kommunale vegnettet som kan trafikeres med langhenger, korthenger og uten henger

Figur 9 viser at andelen av det kommunale vegnettet som er åpen for tømmervogntog med langhenger varierer svært mye mellom fylkene. Kommunene i Østfold, Hedmark, Telemark, Aust-Agder og Trøndelag har åpnet størst andel av sitt vegnett for langhenger. På Vestlandet og i Nord-Norge er ingen eller svært få kommunale veger åpne for trafikk med langhenger.

Fra høsten 2017 til våren 2019 har Vestfold (fra 21 til 49 %), Vest-Agder (fra 2 til 22 %) og Møre og Romsdal (fra 17 til 26 %) størst økning i andel kommunale veger som er åpne for langhenger. For øvrige fylker er endringene små. For landet som helhet er nå 36 % av det kommunale vegnettet åpent for kjøring med langhenger. Tilsvarende tall i 2017 var 32 %.



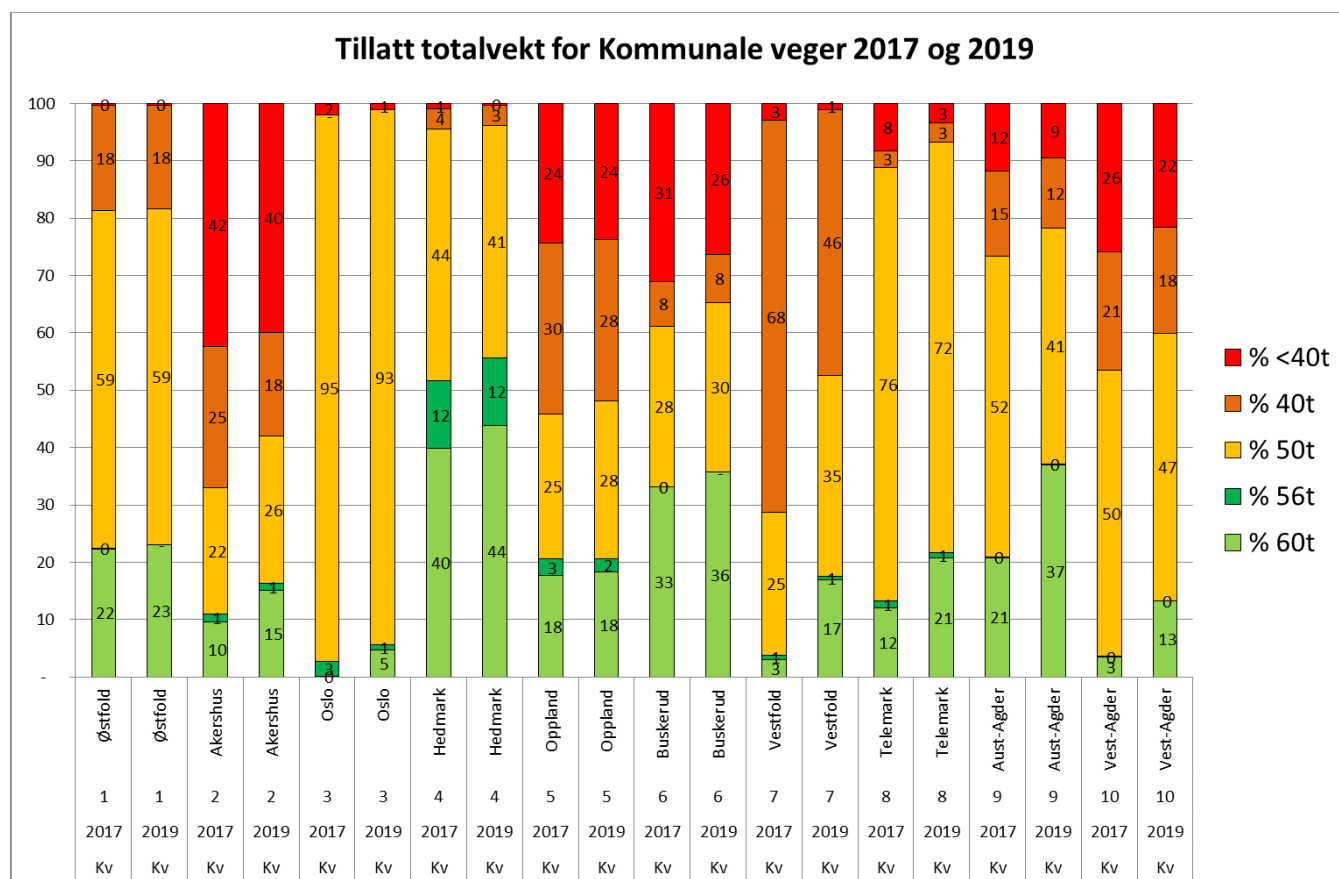
Figur 9 Andel av det kommunale vegnettet som kan trafikeres med langhenger, korthenger og uten henger

Fylkesvis fordeling av det kommunale vegnettet på totalvektklasser

Figur 10 og Figur 11 viser fordelingen av det kommunale vegnettet på totalvektklasser pr. fylke. Sammenlignet med riks- og fylkesveger er andelen av det kommunale vegnettet som kan trafikkeres med 56 og 60 tonn svært lav.

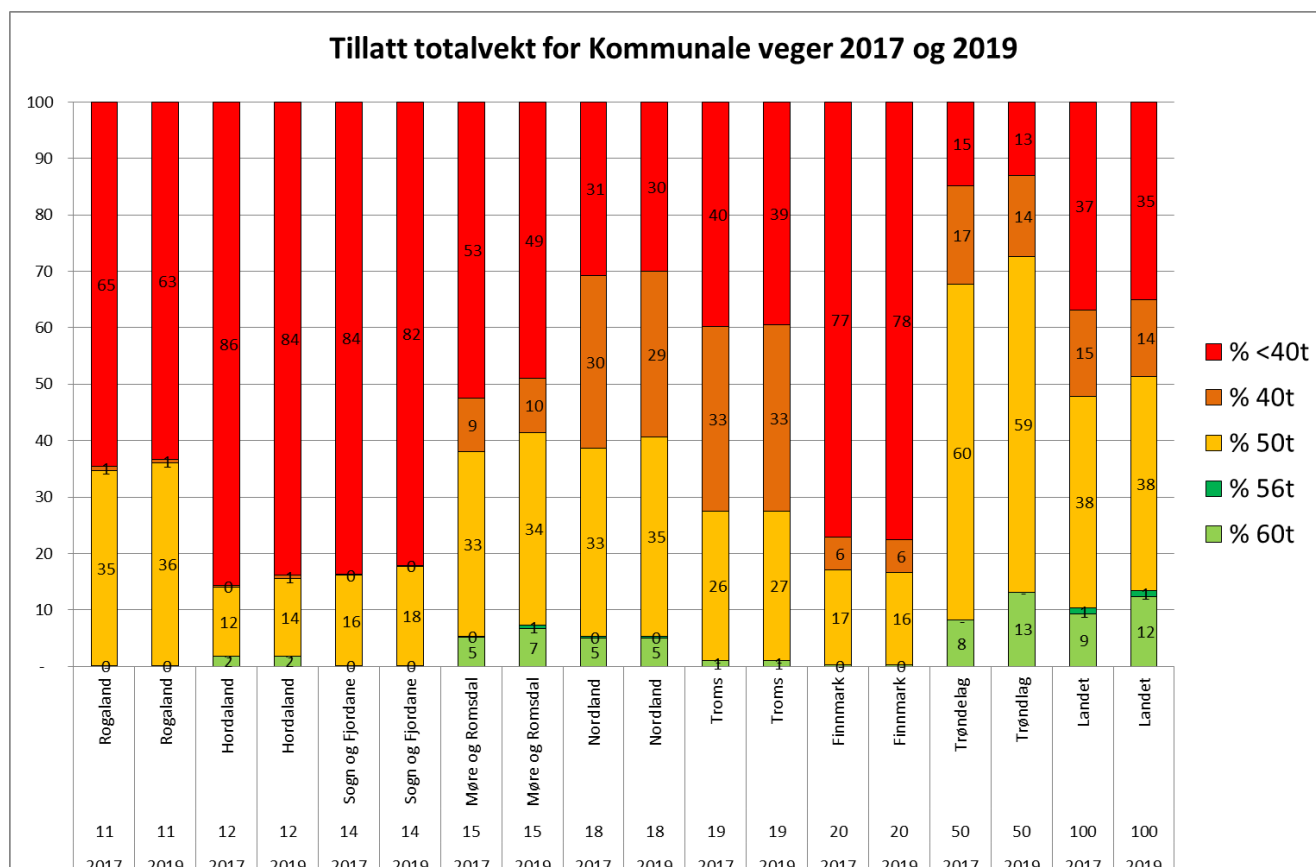
For landet som helhet er 12 % av det kommunale vegnettet nå åpnet for 60 tonn totalvekt. Tilsvarende tall høsten 2017 var 9 %.

Østlandet og Sørlandet



Figur 10 Fordeling av det kommunale vegnettet på Øst- og Sørlandet på totalvektklasser

Figur 10 viser at det er en positiv utvikling i de fleste fylkene, men mest markert er utviklingen i Vestfold, Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder.



Figur 11 Fordeling av det kommunale vegnettet på Vestlandet, i Trøndelag og i Nord-Norge på totalvektklasser

Figur 11 viser at det kommunale vegnettet i kystfylkene i vest legger store begrensninger på tømmertransporten. På store deler av det kommunale vegnettet er tillatt totalvekt mindre enn 40 tonn. Dette betyr at vegnettet enten har lengdebegrensninger som gjør at det ikke kan kjøres med tilhenger, eller at bruksklassen er Bk 6/28 eller Bk 8/32. Begge deler gjør det umulig å drive et økonomisk lønnsomt skogbruk.

Møre og Romsdal, Trøndelag og Nordland er de fylkene hvor deler av vegnettet er åpnet for 60 tonn.

I Møre og Romsdal og i Trøndelag har andelen med 60 tonn totalvekt økt, og i de fleste fylkene har andelen med 50 tonn økt. Endringene fra høsten 2017 til våren 2019 er imidlertid ganske små.

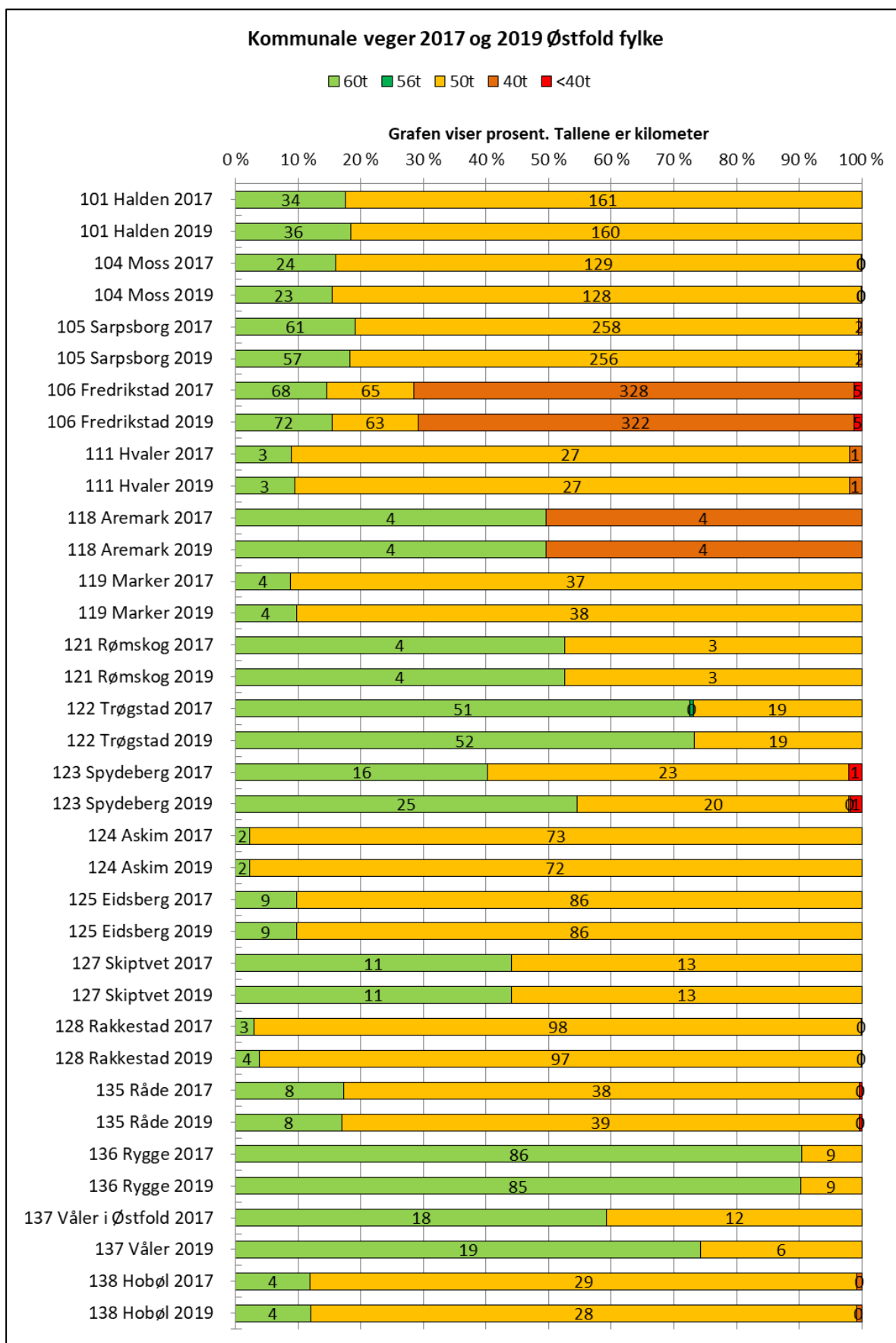
Kommunevis fordeling av det kommunale vegnettet på totalvektklasser

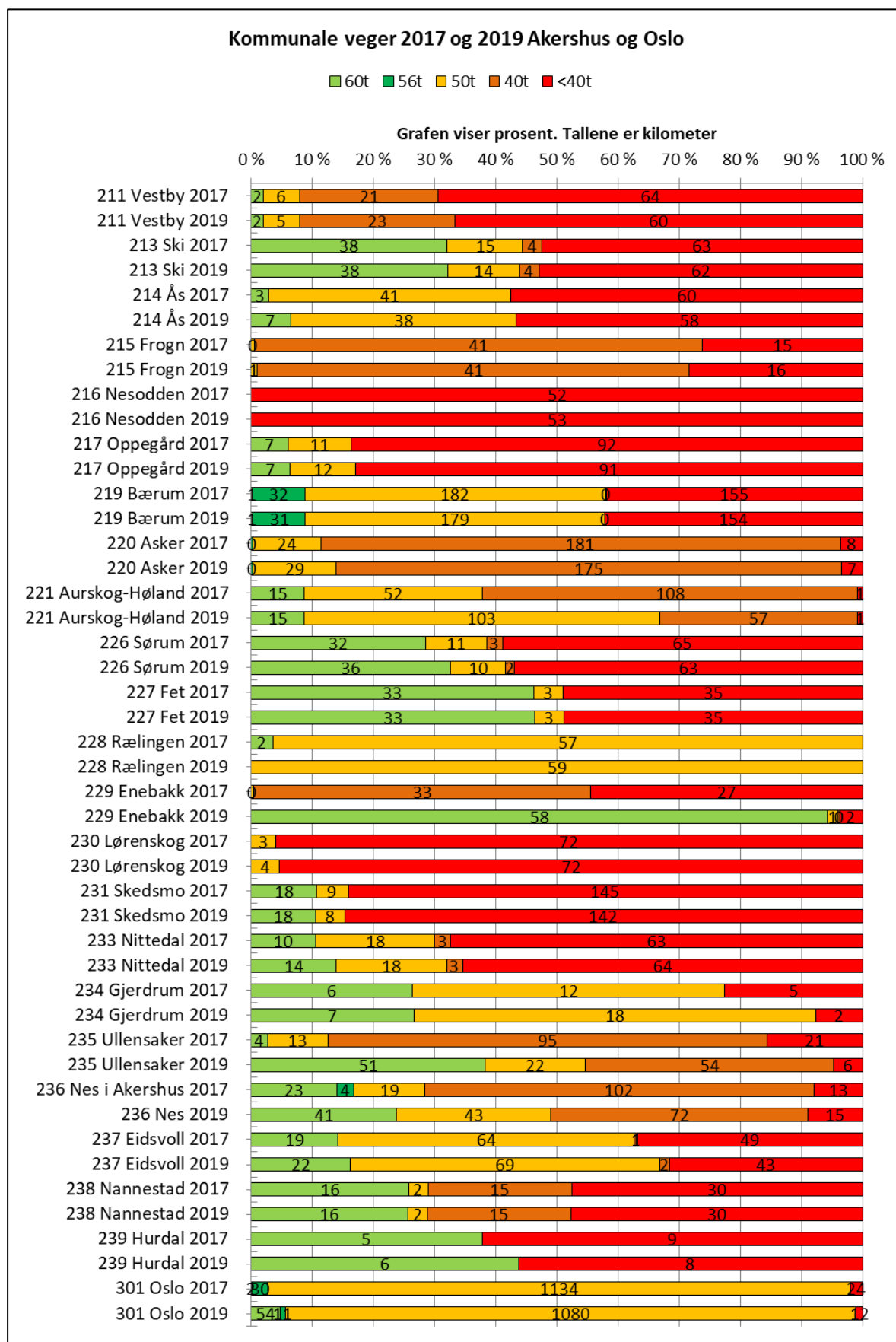
NVDB omfatter alle offentlige veger. Siden det ikke finnes noen oversikt over hvilke veger som brukes til transport av tømmer, viser tabeller og figurer i denne rapporten status for vegnettet som helhet, uavhengig av hvilke veger som brukes til tømmertransport.

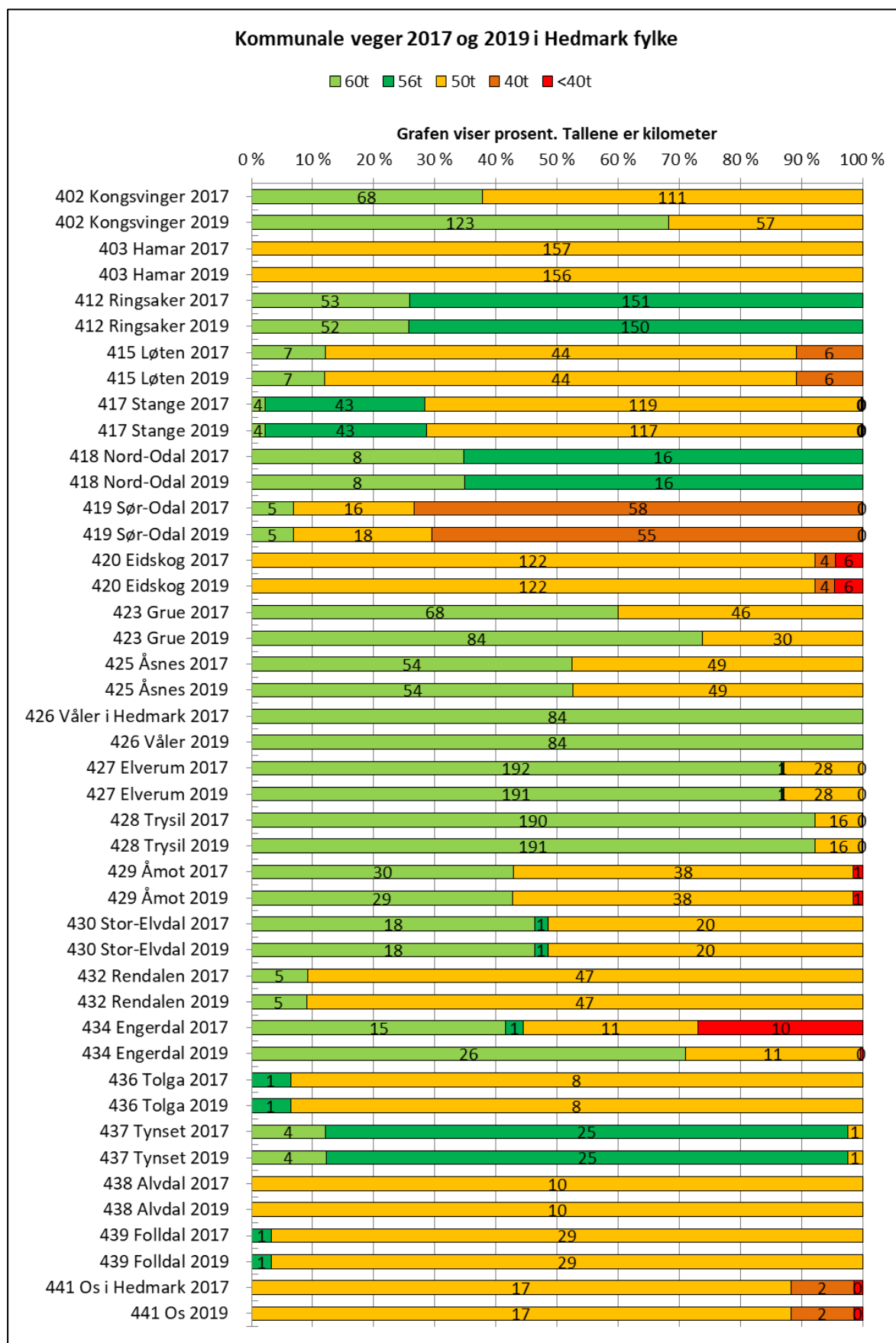
I byer og tettsteder er det mange kommunale veger som ikke brukes til tømmertransport. Disse vegene er det ikke noe mål å åpne for kjøring med langhenger og 60 tonn totalvekt. Derfor er det ikke nødvendigvis negativt om figurene viser at en lav andel av det kommunale vegnettet er åpent for store tømmervogntog. Det viktigste er at de vegene som brukes til tømmertransport jevnlig åpnes og at de tillates for kjøring med fulle lass.

En del kommunale veger brukes sporadisk til tømmertransport. Selv om slike veger hver for seg ikke er viktige for skognæringen, har summen av de begrensninger som legges på vegnettet betydning for hvor effektivt transporten kan gjennomføres. For at vegnettet skal utnyttes best mulig og transporten gjennomføres effektivt, er det viktig at det ikke legges unødige restriksjoner på vegnettet. I mange tilfeller kan det også diskuteres om det har noen negative konsekvenser å fjerne administrative begrensninger.

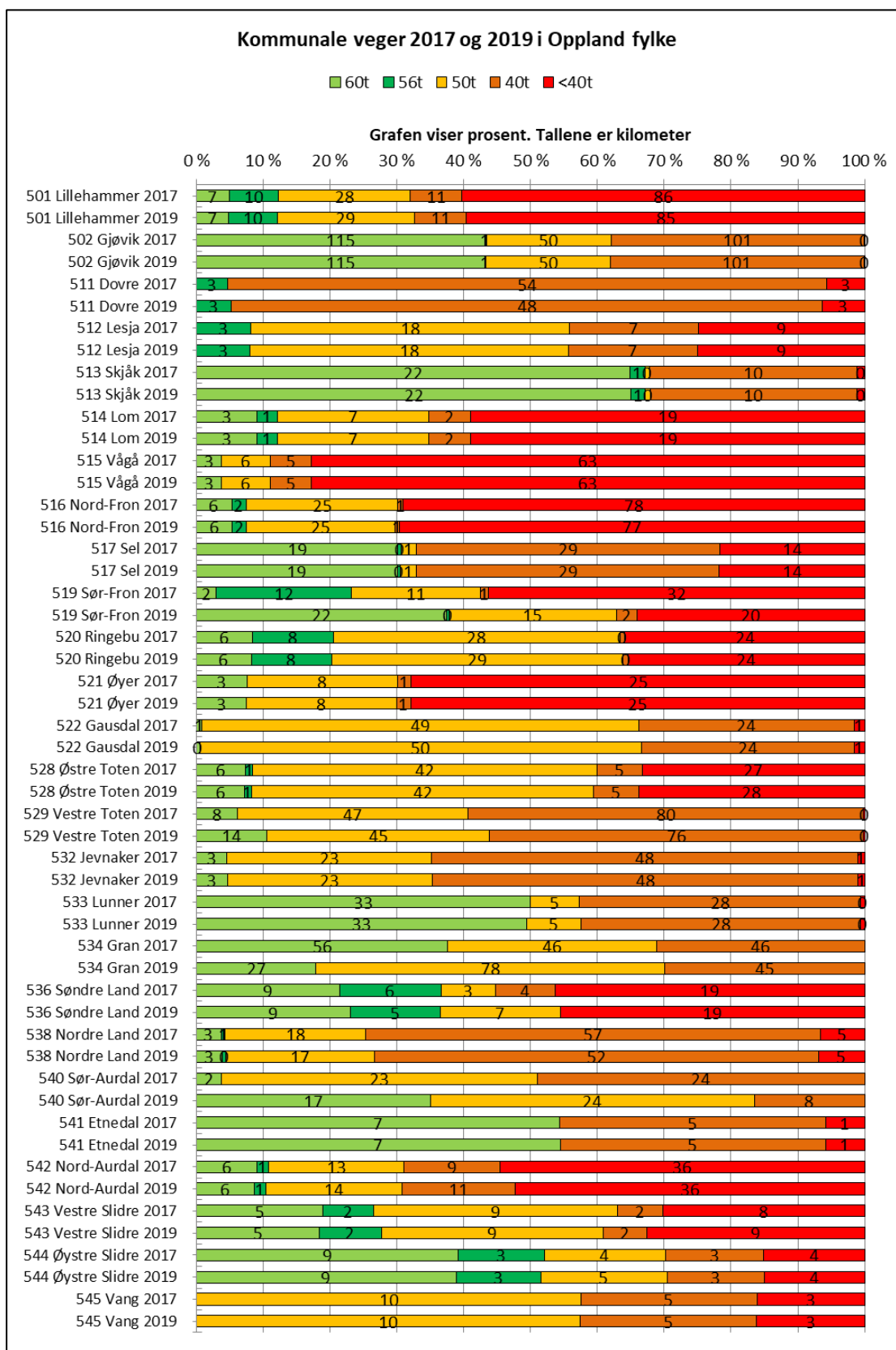
De påfølgende kapitler viser dagens situasjon og utviklingen fra 2017 til 2019 for alle kommuner.

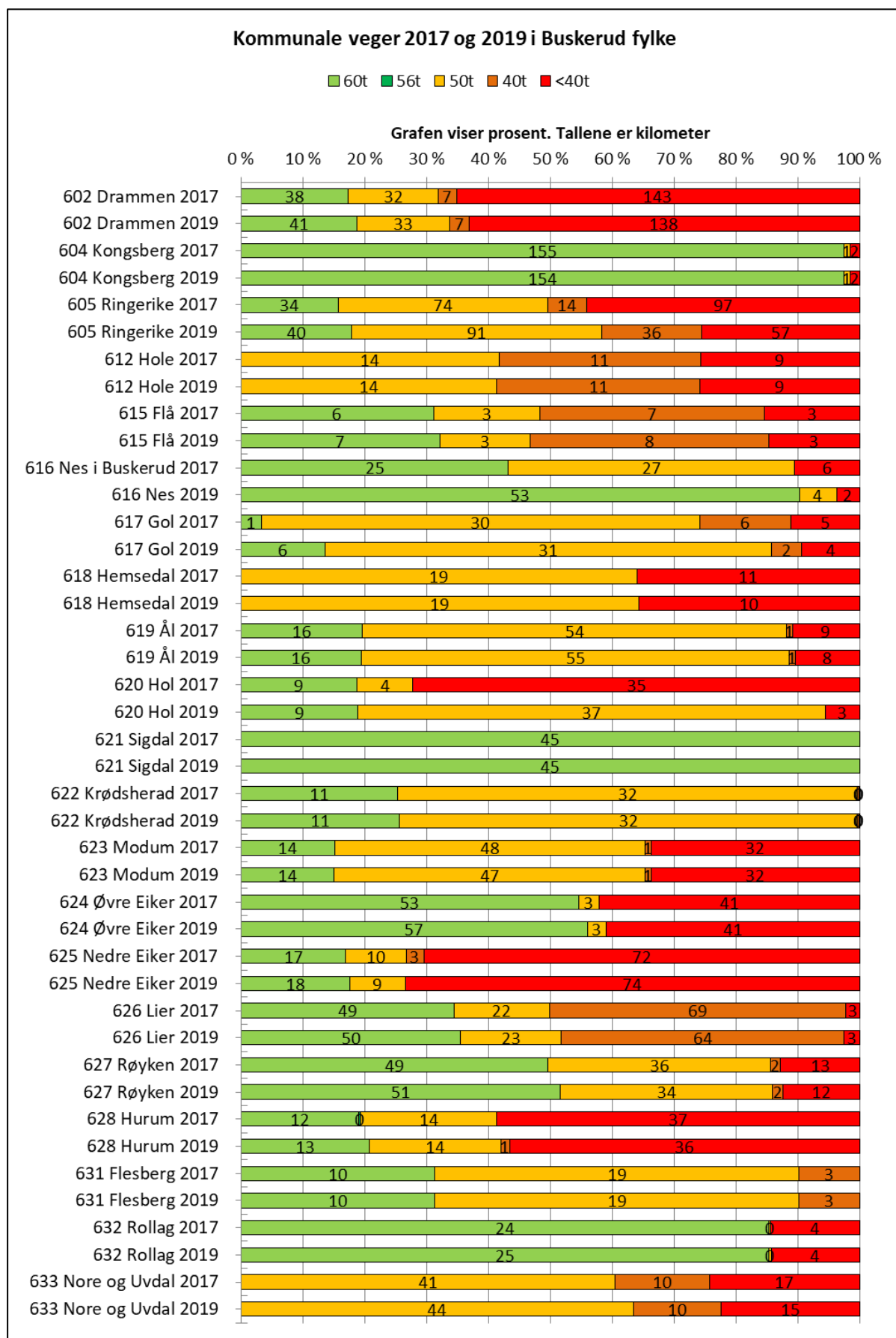


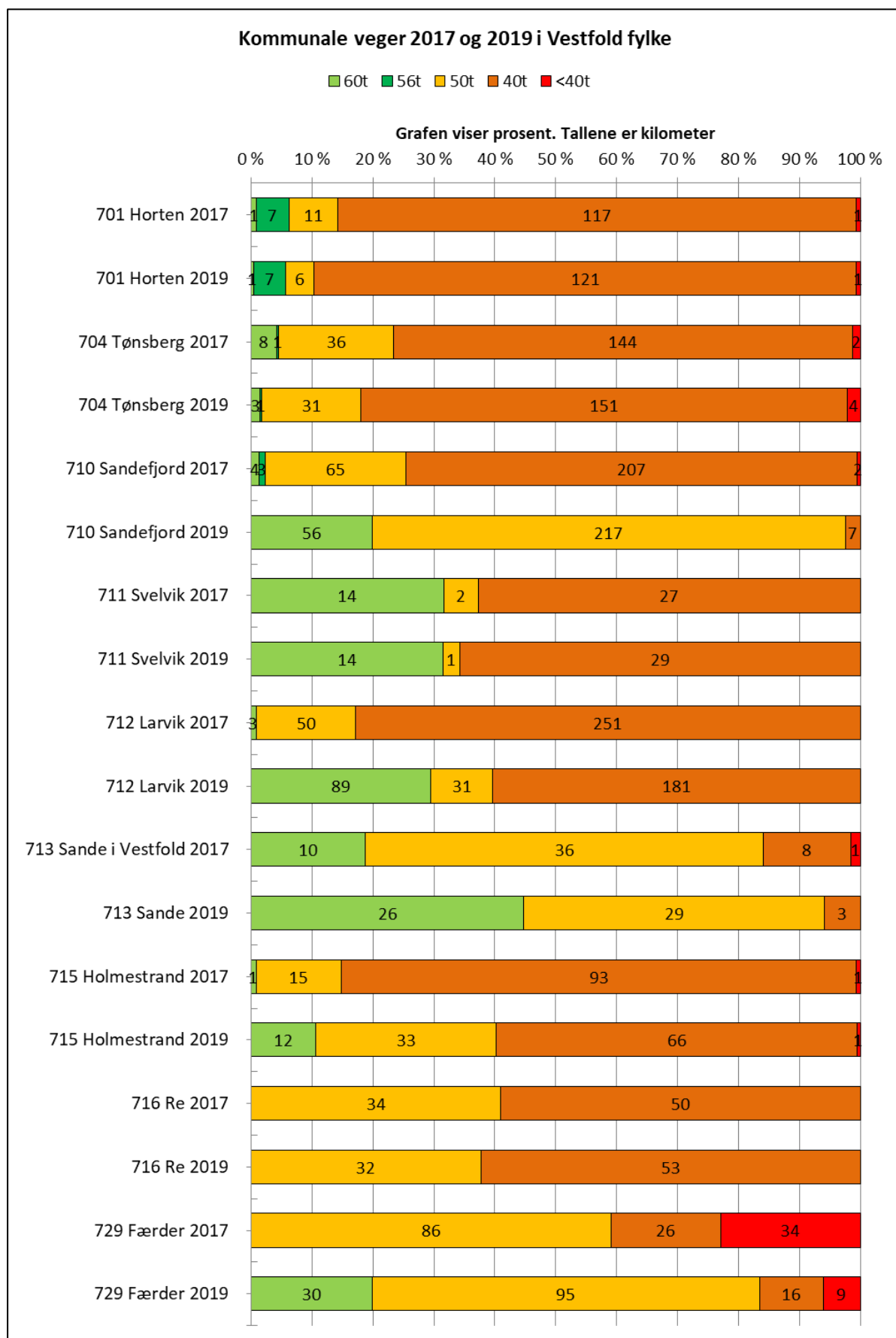


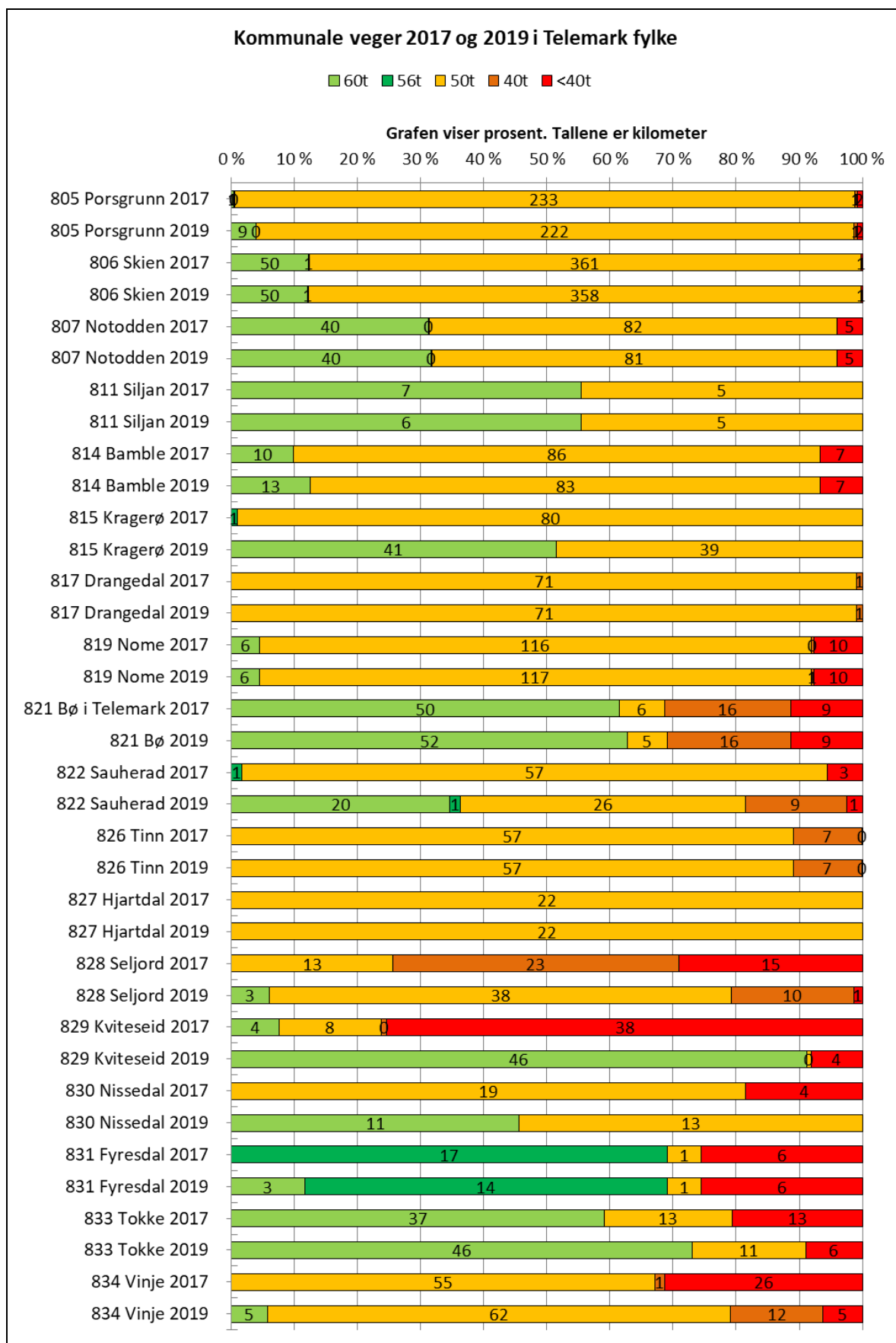


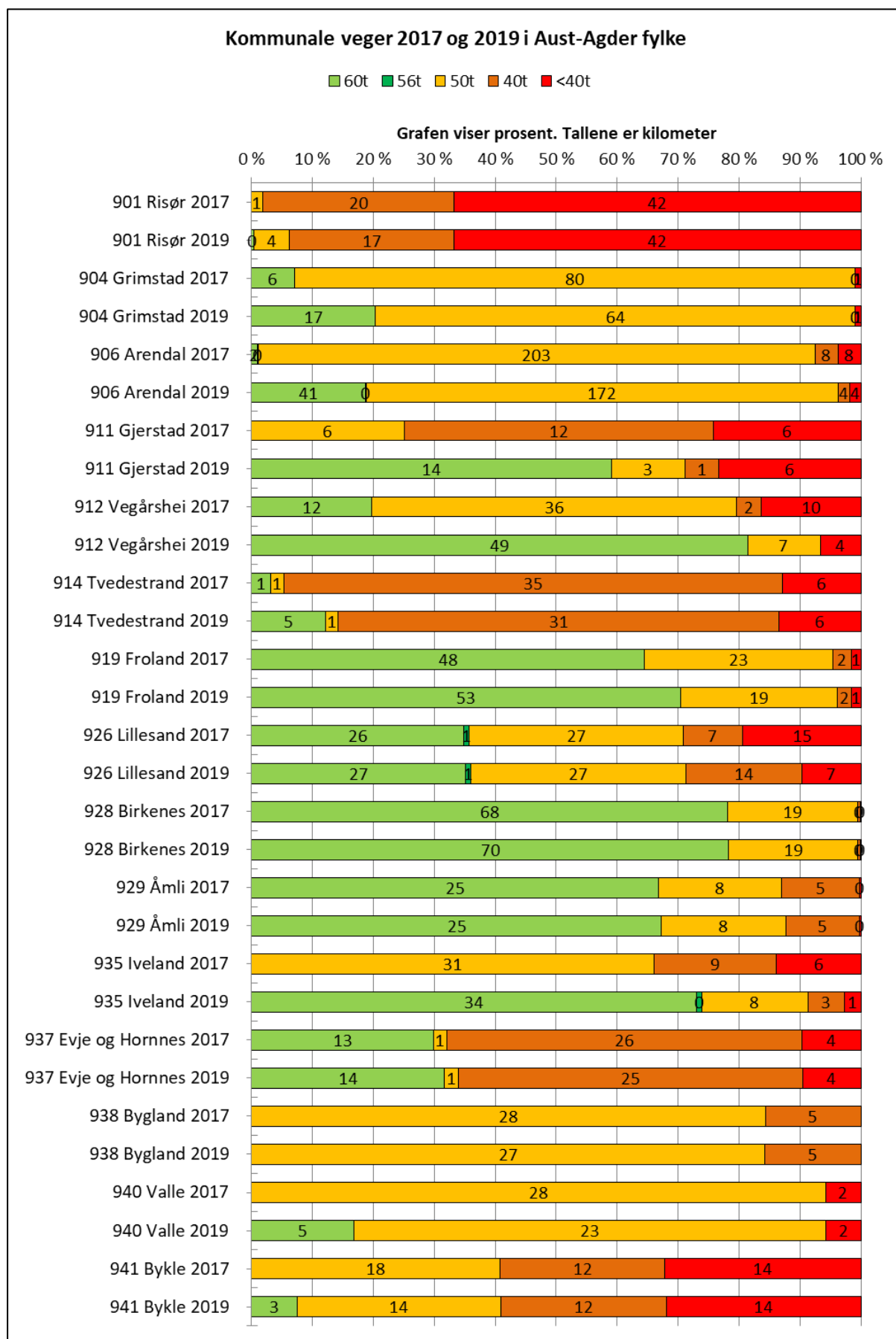
Kommunale veger i Oppland

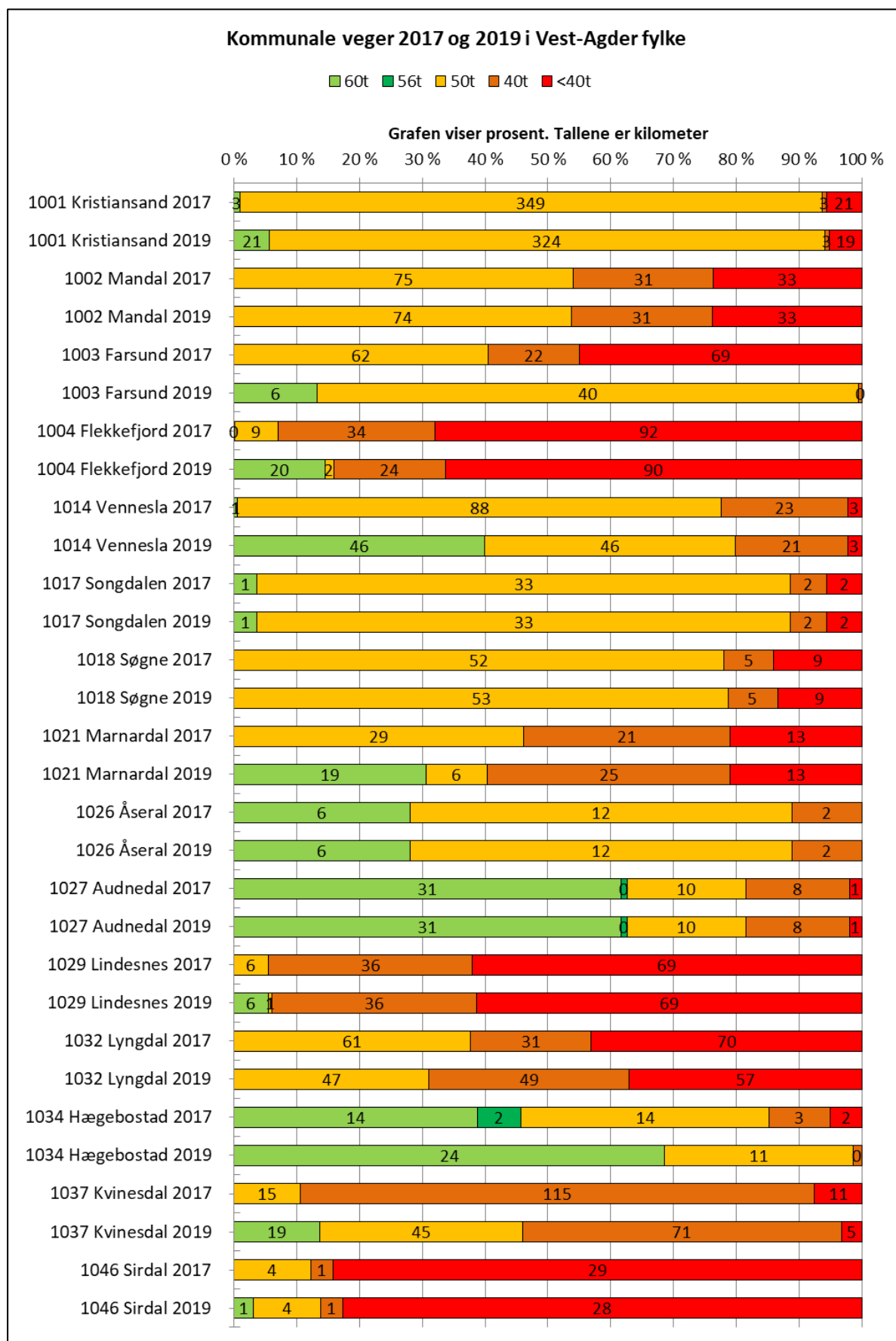




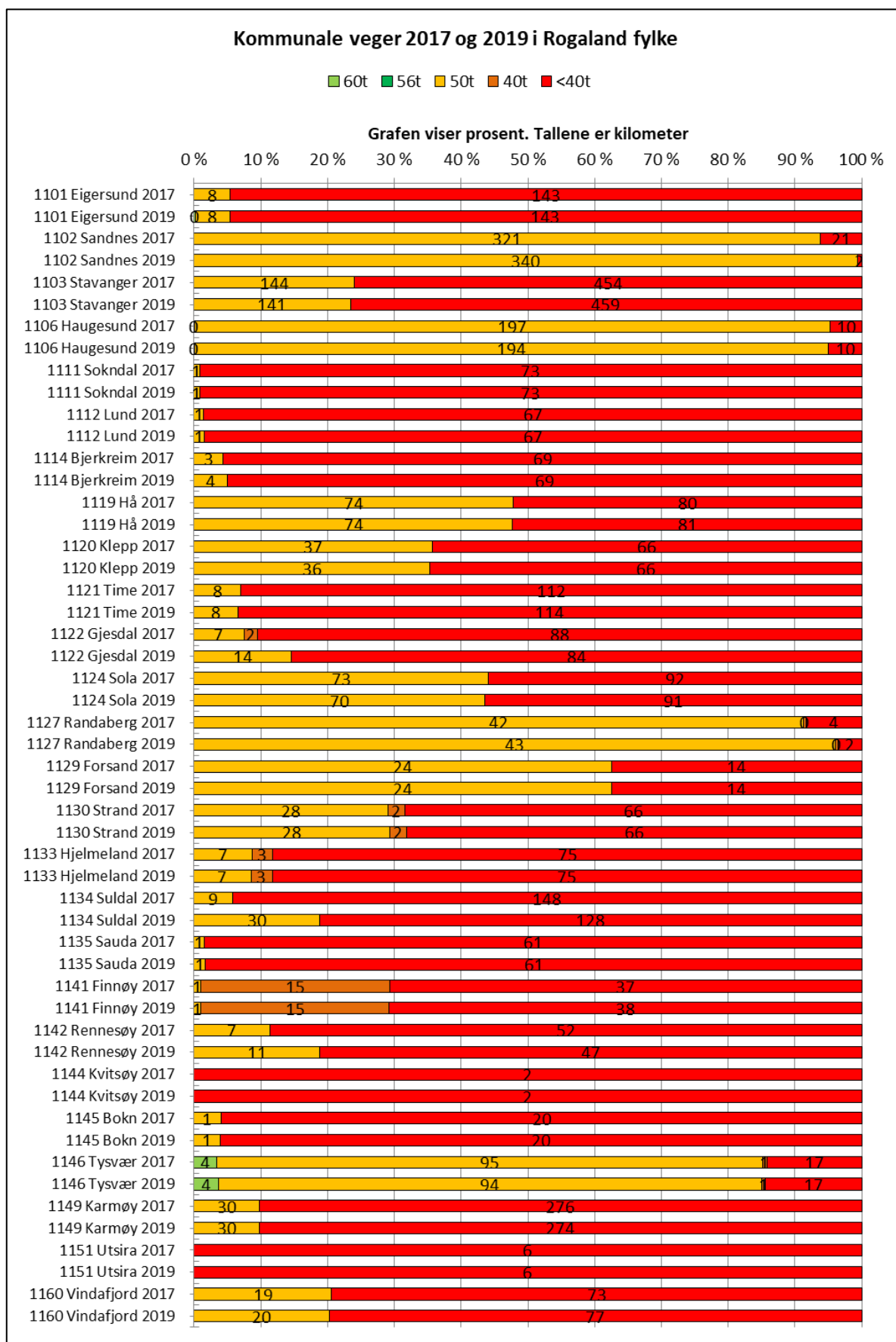




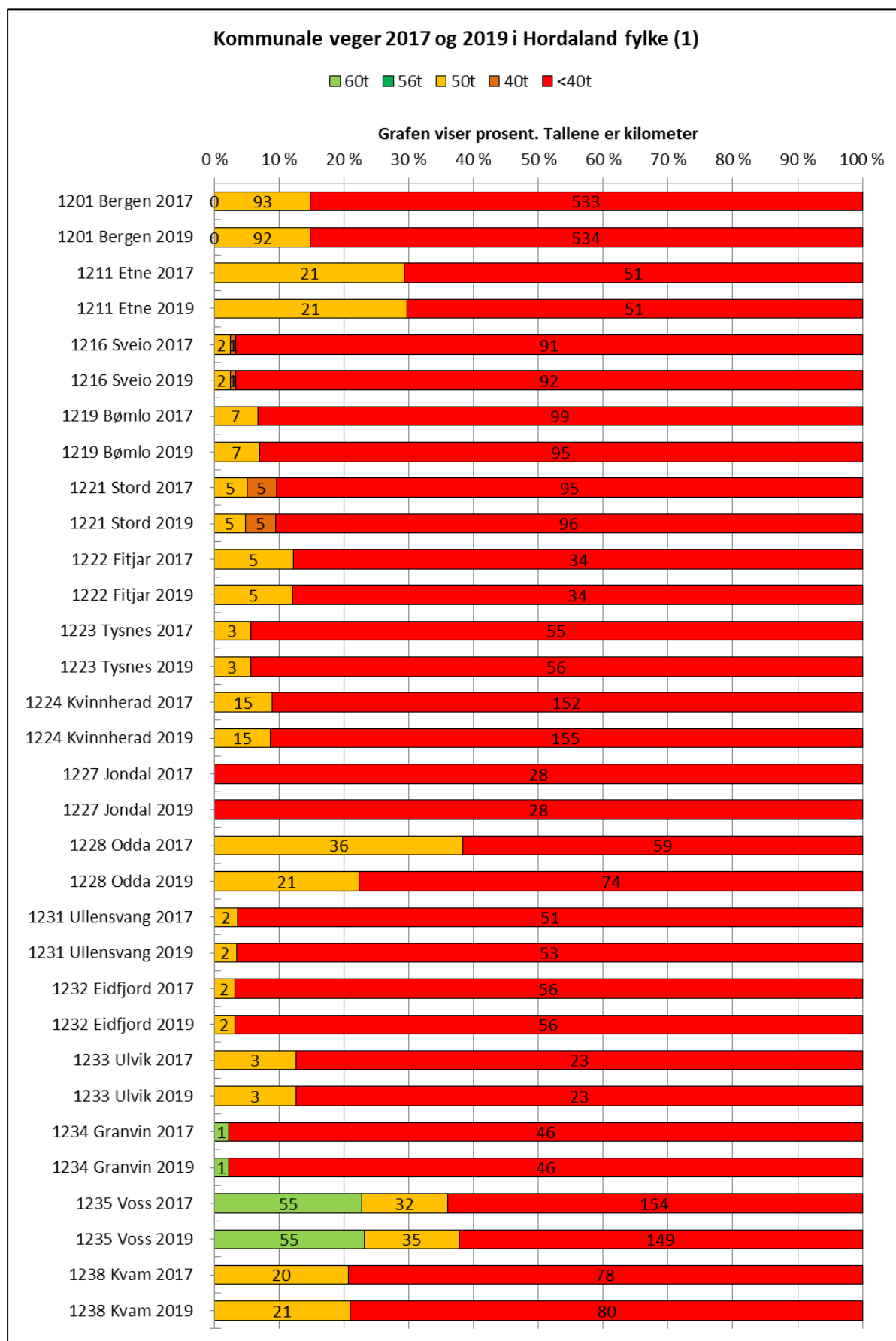




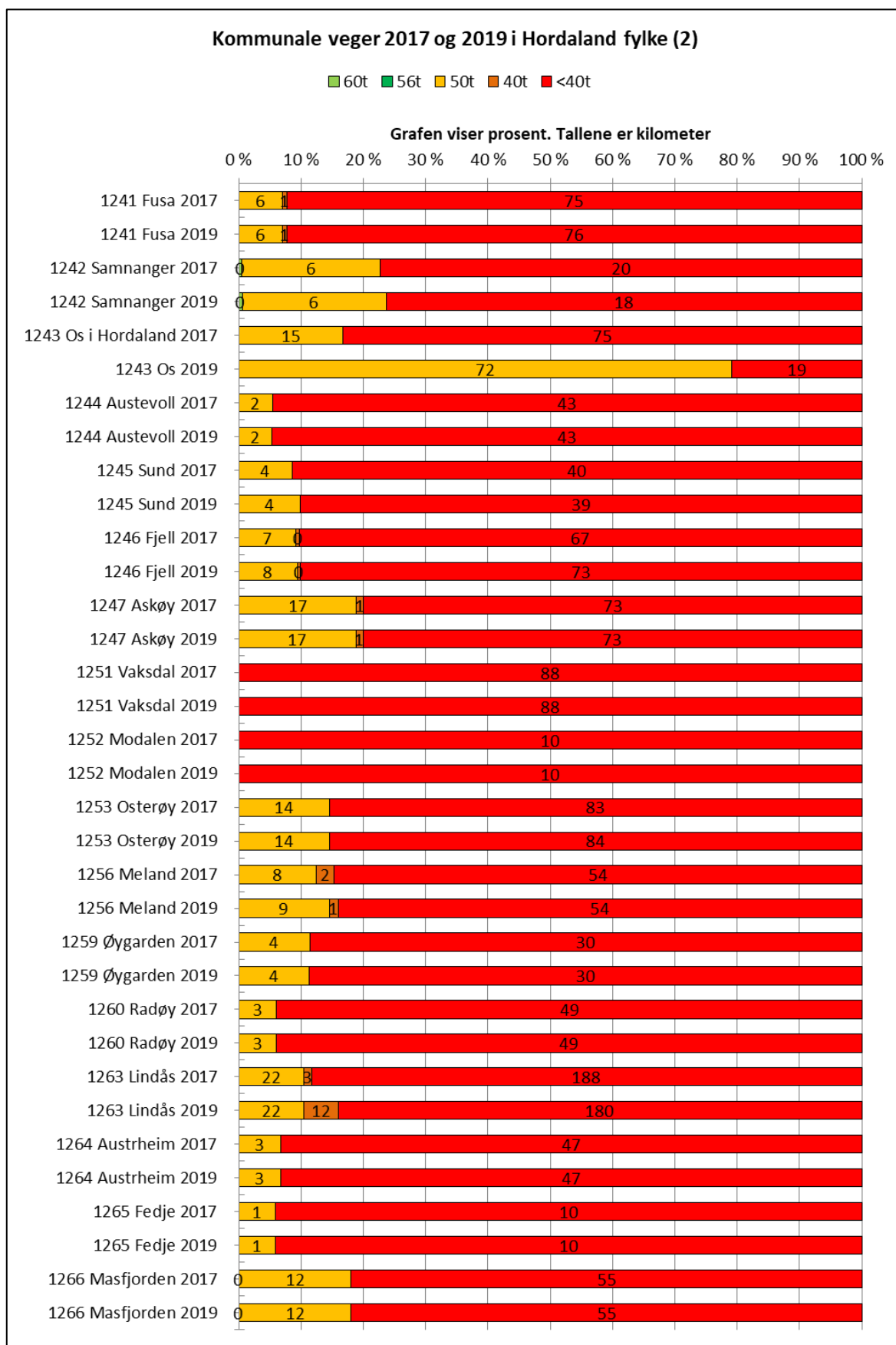
Kommunale vegger i Rogaland

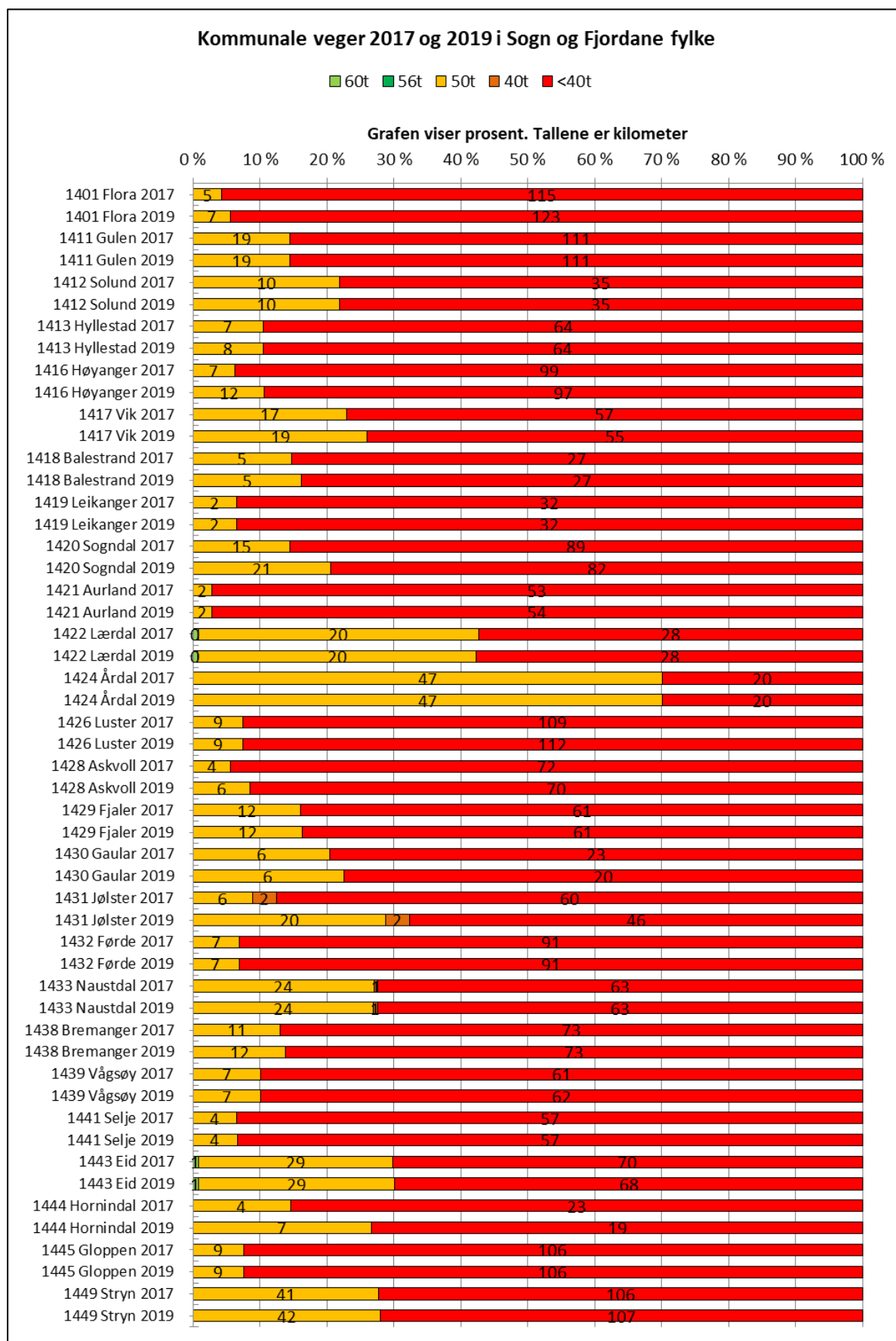


Kommunale vegger i Hordaland (1)

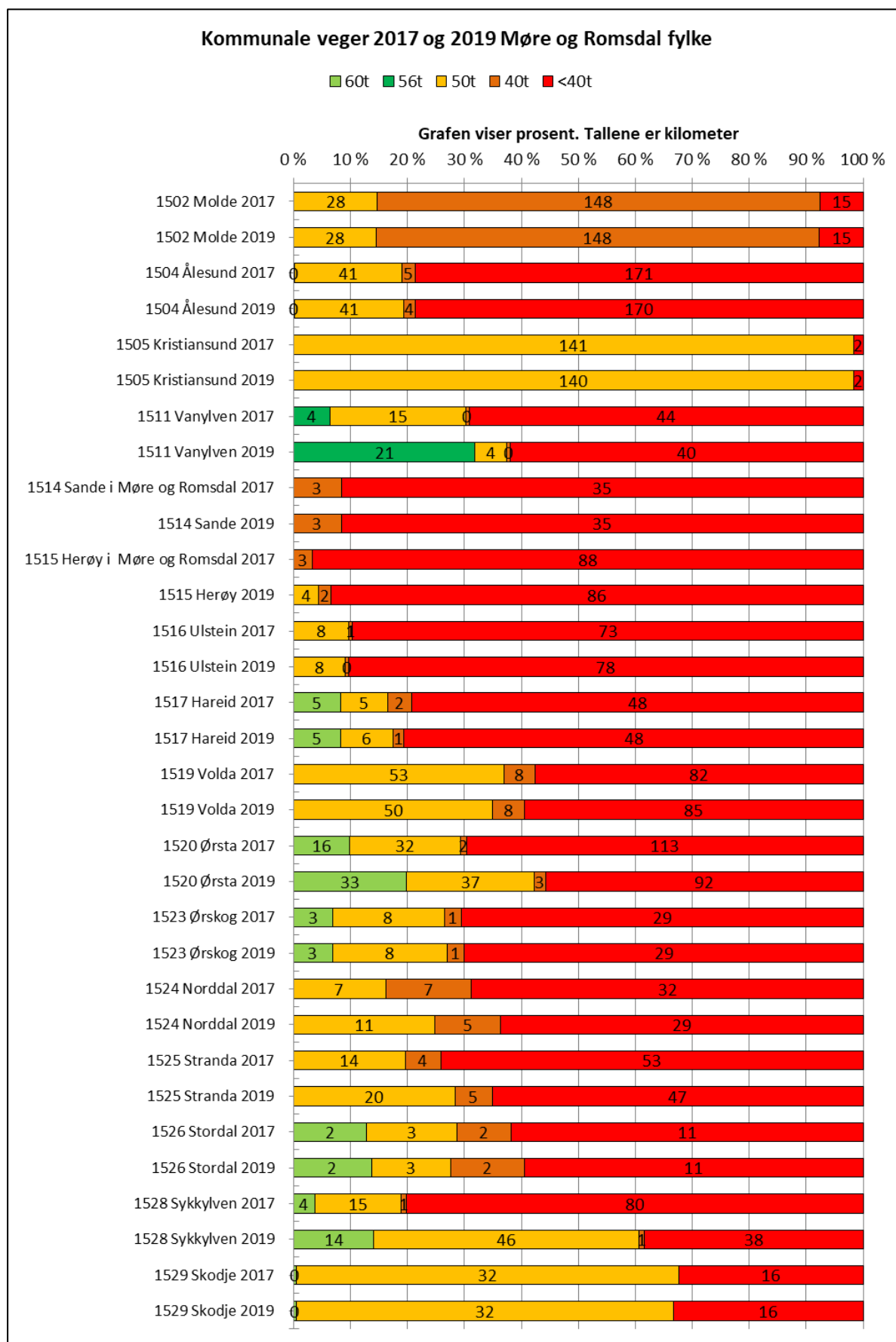


Kommunale vegger i Hordaland (2)

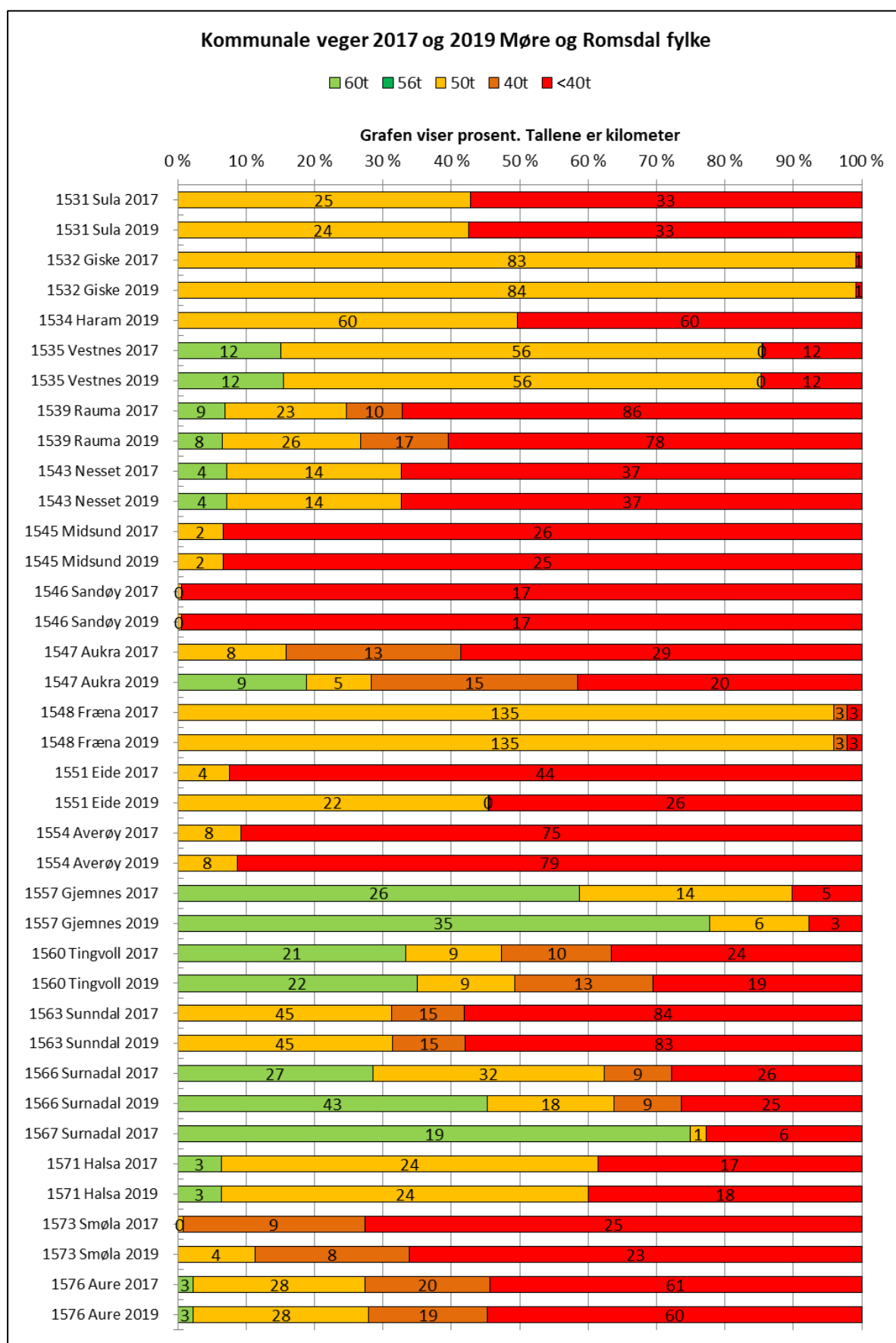




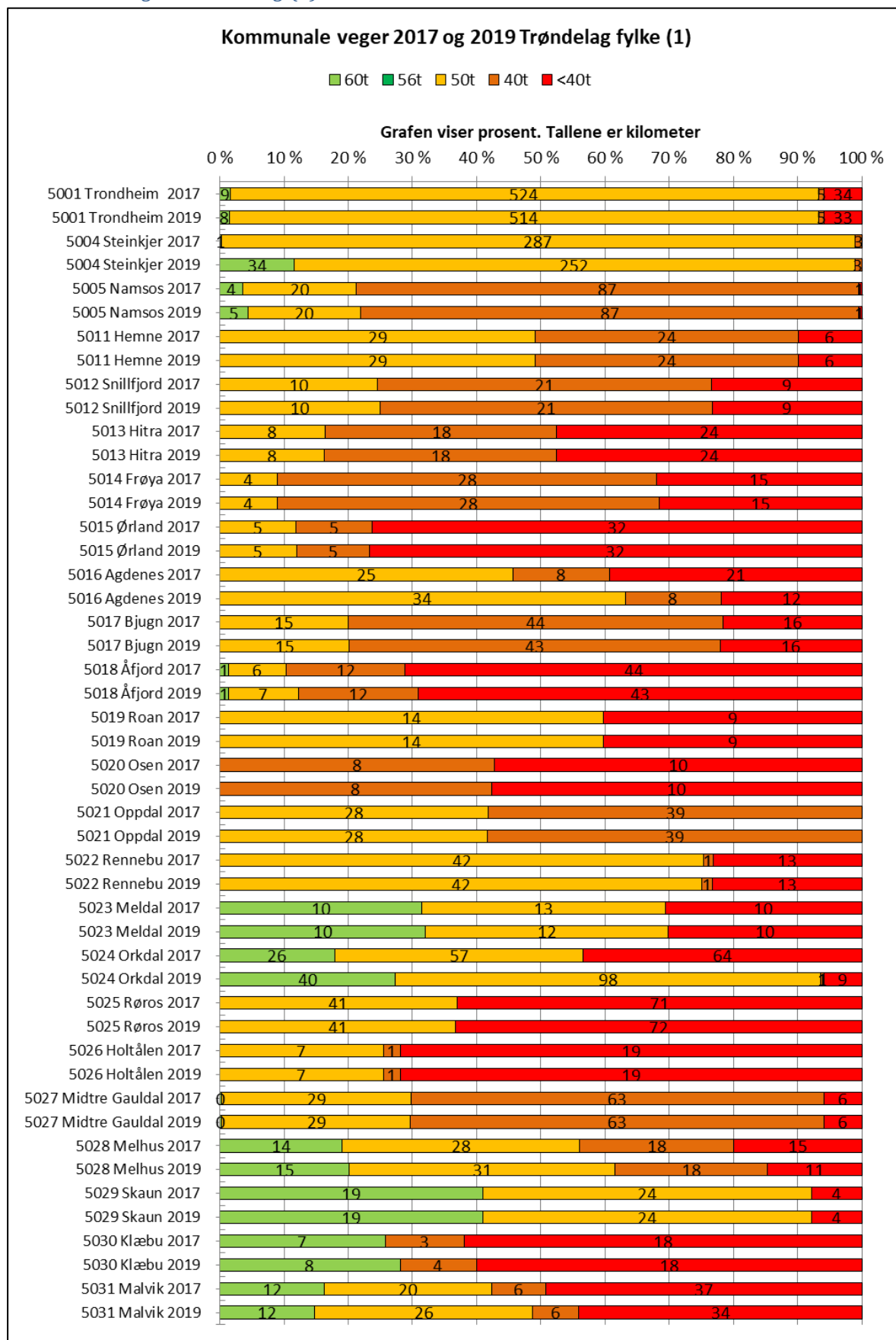
Kommunale vegger i Møre og Romsdal (1)



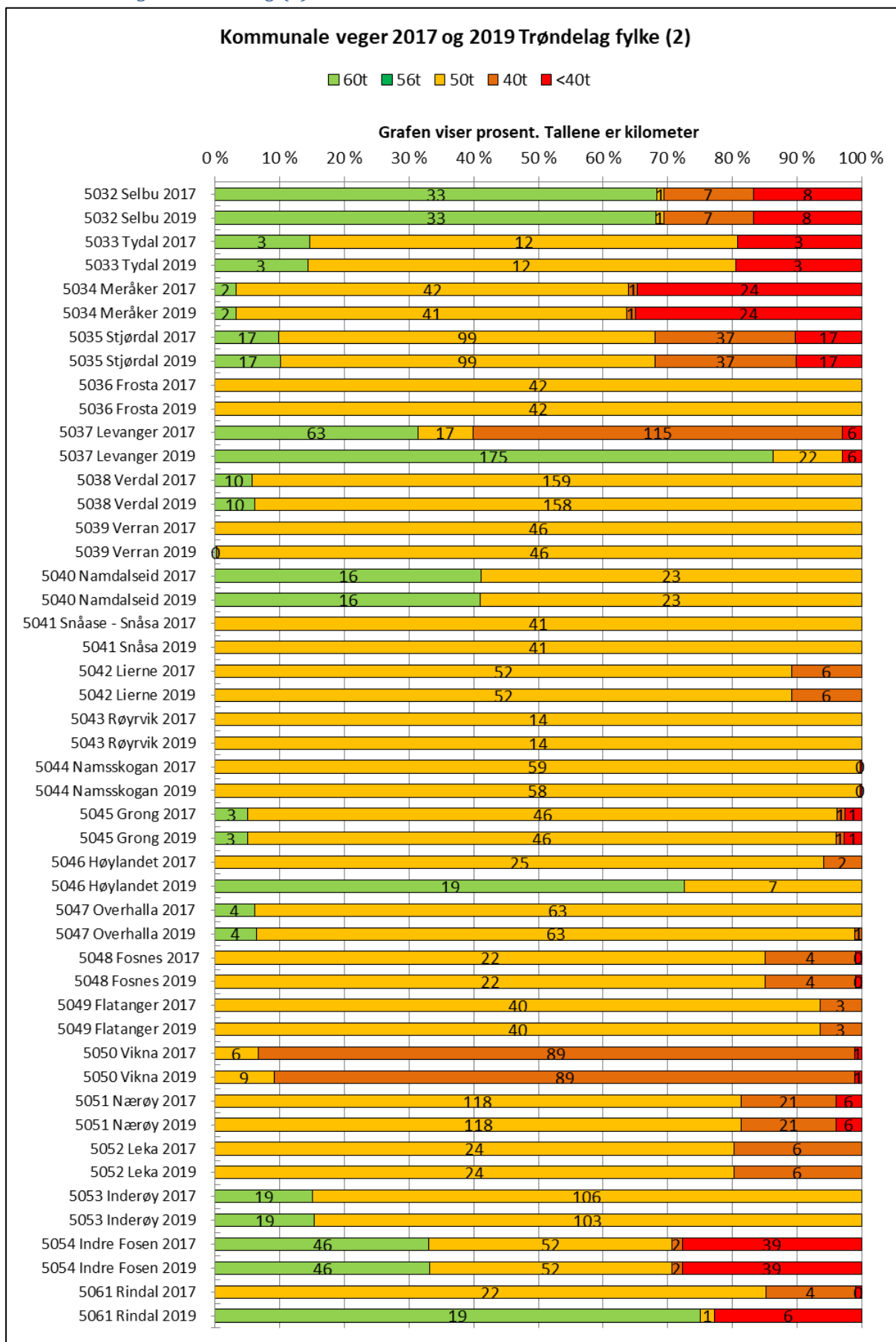
Kommunale vegger i Møre og Romsdal (2)



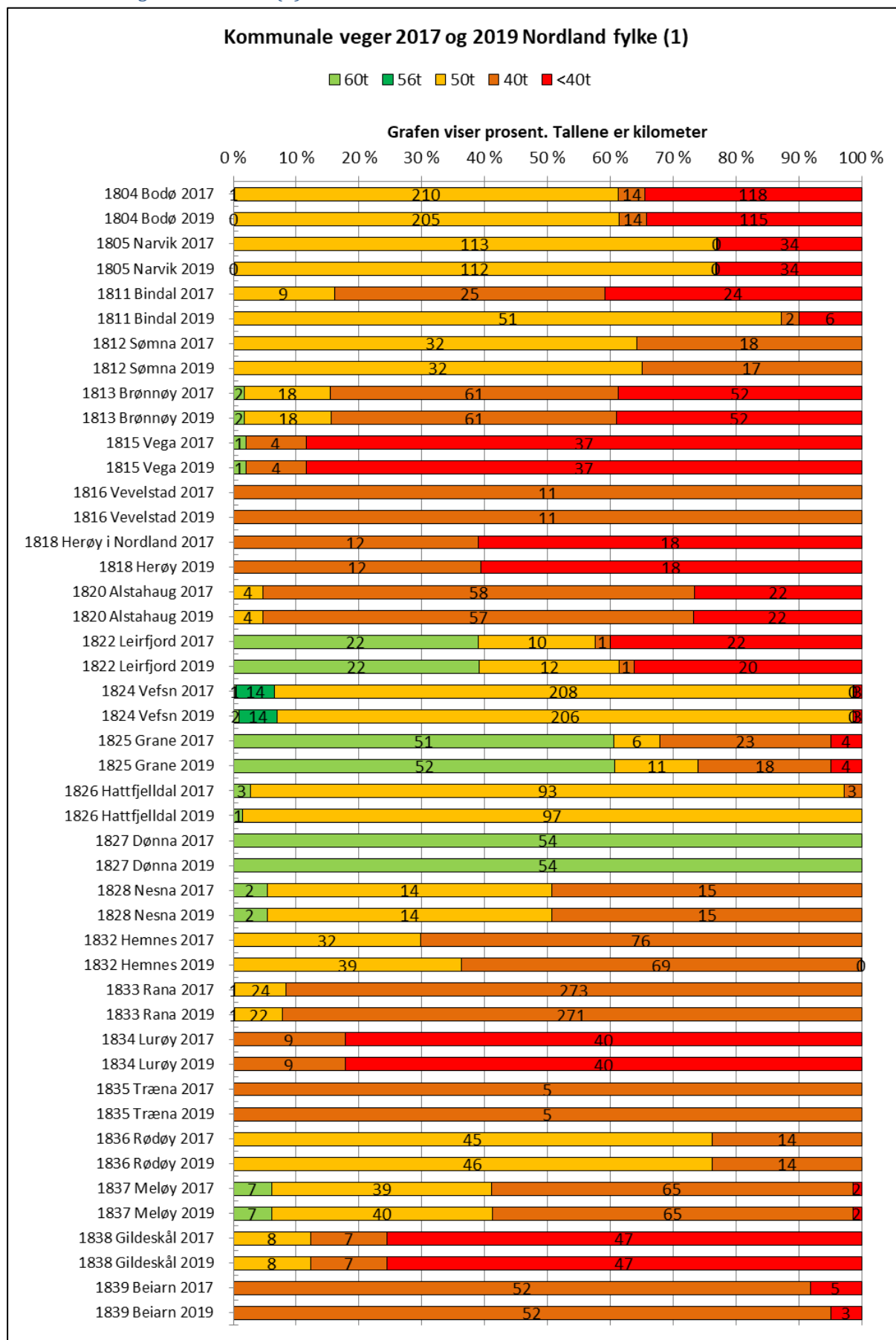
Kommunale vegger i Trøndelag (1)



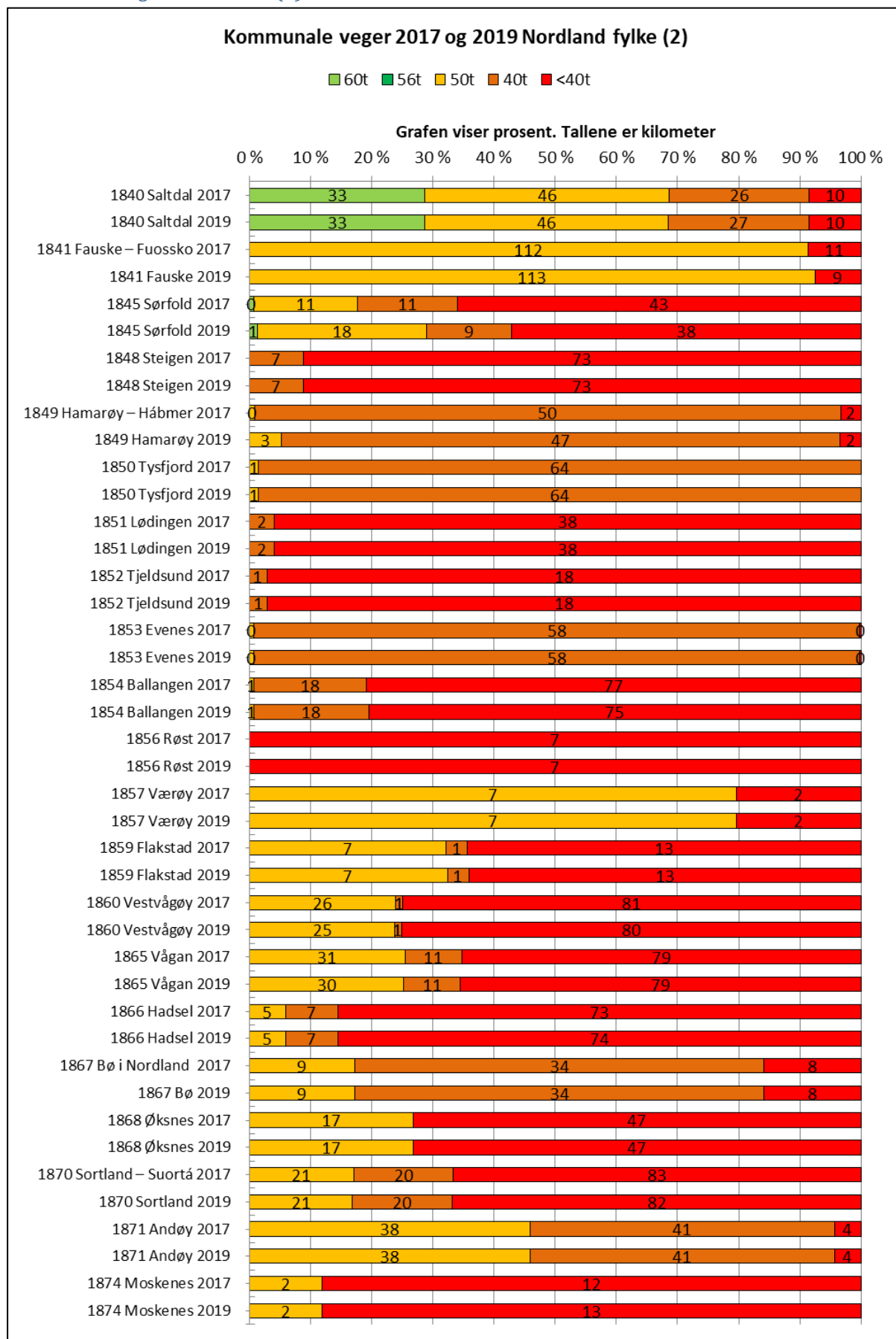
Kommunale vegger i Trøndelag (2)

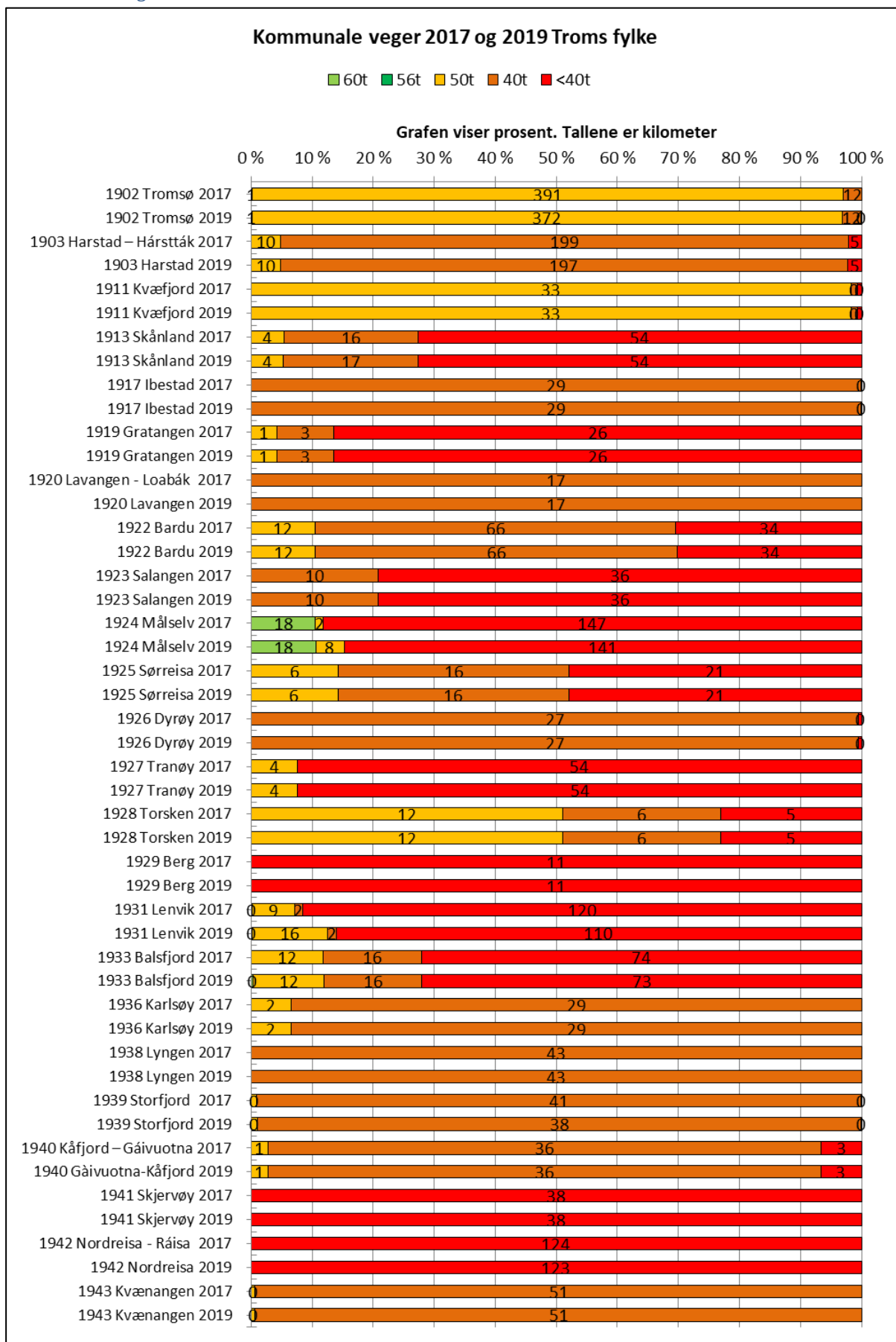


Kommunale veger i Nordland (1)



Kommunale veger i Nordland (2)







Konklusjon

Riksveger

Det er generelt små endringer i forhold til forrige rapport.

Figur 3 viser at 16 av 18 fylker har åpnet mer enn 95 % av riksvegene for tømmervogntog med langhenger.

Figur 4 og figur 5 viser at 7 fylker har åpnet hele riksvegnettet for 60 tonn. I praksis er ikke riksvegnettet lenger begrensende for bruk av 24 meter lange og 60 tonn tunge tømmer vogntog.

Fylkesveger

Når det gjelder fylkesvegnettet viser Figur 6 at fylkene på Østlandet, på Sørlandet (unntatt Vest-Agder) og i Trøndelag har åpnet nesten hele sitt fylkesvegnett for kjøring med langhenger. For disse fylkene nærmer arbeidet med oppskrivning av tillatt lengde seg ferdig. For hele landet er nå 69 % av fylkesvegene åpne for langhenger. Det er en økning på 2 % fra 2017.

Høsten 2017 var 43 % av fylkesvegnettet åpnet for kjøring med 60 tonn totalvekt. Pr. april 2019 er andelen økt til 49 %.

På Øst- og Sørlandet ligger endringene fra 2017 til 2019 delvis i at flere veger har fått hevet tillatt totalvekt fra 56 til 60 tonn. Videre har det skjedd en oppskrivning fra 50 til 60 tonn for en del veger i Akershus, Telemark, Aust-Agder, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Trøndelag og Nordland.

Kommunale veger

For det kommunale vegnettet har det vært en økning i 60 tonns-vegnettet i fylkene Akershus, Vestfold, Aust-Agder, Vest-Agder, Møre og Romsdal og Trøndelag. Det har brakt andelen på landsbasis opp fra 9 % i 2017 til 12 % i 2019. Den lave andelen må sees i sammenheng med at det bare er en del av det kommunale vegnettet som brukes til transport av tømmer.

Samtidig viser de oversikter som er utarbeidet at det fortsatt er et stort potensial for effektivisering av tømmertransporten gjennom ytterligere administrativ oppklassifisering av kommunale veger.

Videre arbeid med oppskrivning av vegnettet

Norges Skogeierforbund ser muligheter for ytterligere administrativ oppklassifisering av vegnettet, spesielt den kommunale delen. Sammen med systematisk forsterkning av svake bruer på fylkesvegnettet som blir startet opp inneværende år gjennom et eget bruprogram, og fornyelse av skogsvegnettet, vil det legge grunnlag for effektivisering av tømmertransporten på bil framover. Mulighetene for administrativ oppskrivning varierer fra fylke til fylke.

Veger med lengderestriksjoner

- På veger med tillatt vogntoglengde 22 meter bør vogntoglengden skrives opp til 24 meter. På riks- og fylkesvegnettet er dette langt på veg gjennomført. Framover bør det samme gjøres med det kommunale vegnettet.
- Det er forholdsvis små forskjeller i sporingsegenskaper mellom vogntog med 19,5 meter lengde og vogntog med 24 meter lengde. I fylker hvor en stor andel av fylkesvegnettet har begrensninger på vogntoglengde, bør det arbeides for å øke andelen med 24 meter vogntoglengde. Det gjelder fylker som Vest-Agder, Møre- og Romsdal, Nordland, Troms og Finnmark. Det samme gjelder for kommunale veger i noen kommuner på Østlandet, Sørlandet og i Trøndelag.
- På veger hvor det ikke kan kjøres med tilhenger, vil antall transporter to eller tredobles, og kostnadene øke dramatisk. I Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane hvor tillatt vogntoglengde på deler av vegnettet er 12,4 eller 15 meter, bør det arbeides for å øke tillatt vogntoglengde til 19,5 meter på mest mulig av vegnettet slik at omfanget av kippkjøring reduseres.

Veger med aksellastrestrisjoner

- Det er et uutnyttet potensial for utnyttelse av vinteraksellast og økt totalvekt på svake fylkes- og kommunale veger. Det gjelder spesielt Innlandet hvor det normalt er stabile vintre. I dag er det dokumentert at svært mange av bruene på fylkesvegnettet tåler 60 tonn totalvekt, og da bør denne muligheten utnyttes bedre.
- Der bruene ikke er begrensende for bæreevnen, bør laveste bruksklasse være BkT8. Veger med Bk6 og Bk8 gir så små lass og så mange transporter, at det i praksis ikke blir mulig å drive et økonomisk skogbruk langs veger med så lav bruksklasse.

Veger med restriksjoner på totalvekt

- 56 tonn som maksimal totalvekt skal fases ut. På strekninger hvor det ikke ligger bruer, eller der bruene er klarert for 60 tonn, bør dette gjennomføres så raskt som mulig. På bruer hvor det gjenstår fresing av asfalt før tillatt totalvekt kan skrives opp, bør det legges en plan for å få dette gjennomført.

- På veier hvor det innføres vinteraksellast, bør tillatt totalvekt økes slik at tømmervogntog kan utnytte økt aksellast i vinterperioden. Dette tiltaket kan gi redusert vegslitasje fordi det vil gi incentiver for å gjennomføre skogsdrifter langs svake veier i vinterperioden.
- Totalvekt bør ikke brukes for å regulere aksellast. På veier uten bruer eller veier der bruene tåler økt totalvekt, bør totalvekta på BkT8 være 50 tonn og på Bk10 være 60 tonn.