

Til

Statens vegvesen

firmapost@vegvesen.no

Høring - forskrift om bruk av kjøretøy – økt totalvekt m.m.

Det vises til forslag om endring av bruksforskriften og

- økning av tillatt totalvekt for utvalgte vogntog fra 50 til 54/56 tonn
- fjerning av to eldre bruksklasser

Høringsforslaget åpner for at vogntog med sju aksler skal tillates for 54/56 tonn totalvekt på veier med 19,5 m vogntoglengde. For skognæringen betyr det at det legges til rette for bruk av 4-akslet tømmerbil med 3-akslet tilhenger på Vestlandet. Det er helt i tråd med våre ønsker, og dette vil bidra både til lavere kostnader og lavere utslipp.

Forslaget åpner imidlertid også for at vogntog med 6 aksler, uavhengig av hjulmontasje, skal tillates for samme totalvekt både på veier som er tillatt for 19,5 og 24 m vogntoglengde. Når den særnorske frimarginen tas med i betraktning, betyr det at det legges opp til 5 tonn høyere totalvekt på slike vogntog i Norge enn det som er tillatt i Finland og Danmark.

Foreslåtte vekter på vogntog med 6 aksler og singelhjul på tilhenger vil gi nærmere 50 % økt slitasje sammenlignet med 7-akslede vogntog med singelhjul på tilhenger (modulvogntog) og over det dobbelte sammenlignet med 7-akslede vogntog med tvillinghjul på tilhenger (tømmervogntog). Etter Skogeierforbundets vurdering er foreslåtte totalvekter på vogntog med 6 aksler for høye. Vi mener at foreslått regelverk er tilpasset standarden på det statlige vegnettet, men ikke standarden på mange fylkesveier og kommunale veier.

Siden det legges opp til svært høy belastning på vegnettet forventer vi at mange fylker og kommuner ikke vil omklassifisere sine veier slik det er lagt opp til, og slik de samfunnsøkonomiske analysene forutsetter. På lengre sikt frykter vi at økt slitasje på vegnettet kan føre til at arbeidet med økte totalvekter får et tilbakeslag.

Dersom Statens vegvesen velger å holde fast ved det forslaget som er sendt på høring, vil Skogeierforbundet be om at det etableres en egen bruksklasse med utgangspunkt i landbrukets behov for effektiv transport på svakere fylkes- og kommunale veier. Innenfor en slik bruksklasse bør det stilles krav om at vogntoget skal ha sju aksler og tvillingmonterte hjul på tilhenger for å oppnå 54/56 tonn totalvekt. Slike vilkår vil redusere risikoen for skader på vegnettet, og gjøre det mye lettere for fylker og kommuner å akseptere økte totalvekter på sekundærvegnettet der mye av landbrukets transporter foregår.



Innhold

Høring - forskrift om bruk av kjøretøy – økt totalvekt m.m.	1
Utgangspunktet for økte totalvekter og endringer av regelverket	3
Vegslitasje.....	4
Høringsnotatets kapittel 2.2.4 om vegslitasje.....	4
Sammenligning med tillatte vekter i våre naboland	5
Sammenligning med andre vogntog og bruksklasser i Norge.....	6
Skogeierforbundets alternative forslag	7
Begrunnelsen for forslaget.....	8
Forutsetningene for vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet	9
Hvor mye har vegslitasje å si?	9
Hva har TØI analysert?	9
Hva blir avgjørende for å få til innsparinger?.....	10
Omtalen av Skogeierforbundets forslag og vurderinger om nytte	10
Sammensetning av kjøretøyparken	11
Konklusjonen om effekter og samfunnsøkonomisk lønnsomhet	11
Samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved Skogeierforbundets forslag	11
Hvor mange vogntog har sju aksler.....	12
Hvor mange tilhengere har tvillinghjul.....	12
Andre effekter ved bruk av vogntog med 7 aksler.....	12
Anslåtte innsparinger	13
Våre merknader til de ulike endringsforslagene	14
Utfasing av gamle bruksklasser	14
Etablering av ei ny bruksklasse 10/54 eller 10/56	14
Økt vekt på vogntog med nullutslippsteknologi	14
Økte vekter på 10/60-vegnettet	15
Økte vekter på 10/50-vegnettet	15
Normaltransport.....	16

Utgangspunktet for økte totalvekter og endringer av regelverket

Historisk sett har økning av tillatte totalvekter ofte vært knyttet til innfasing av kjøretøy med flere aksler, og det var også utgangspunktet da arbeidet for økte totalvekter i Norden ble startet av Skogforsk i Sverige i 2006. Noen eksempler fra Norge og Finland er:

Fra bruksklasse	Antall aksler bil og tilhenger	Til bruksklasse	Antall aksler bil og tilhenger	Årstall
10/42	3 + 2	10/50	3 + 3	1977
10/50	3 + 3	10/56 (60)	3 + 4	2007 (2013)
10/60	3 + 4	10/76	4 + 5	2013 Finland
T8/40	3 + 3	T8/50	3 + 4	
T8/50	3 + 4	T8/60	4 + 5	2022

Når økning av tillatte totalvekter baseres på bruk av kjøretøy med flere aksler, og totalvektene økes i tråd med aksellastbestemmelsene, vil slitasjen på vegnettet bli lite påvirket.

Hvis totalvektene økes uten at antall aksler økes, vil slitasjen på vegnettet øke.

I forslaget som fremmes gjennom denne høringen, legges det opp til at tillatt totalvekt skal økes med 4 eller 6 tonn uten at det skal stilles krav om flere aksler. Foreslått totalvekt for vogntog med 6 aksler forutsetter at aksellastene skal ligge på det maksimale av det som er tillatt dvs. 10 tonn, også på tilhengere med singelhjul. Den valgte utformingen av regelverket vil etter vår vurdering ha betydelige konsekvenser for slitasjen på vegnettet, spesielt på svakere fylkesveger og kommunale veger. Vi forventer at det vil få betydning for hvor mye av vegnettet som vil bli skrevet opp.

På Vestlandet er det bare en liten del av det offentlige vegnettet som er tillatt for mer enn 19,5 m vogntoglengde. Tilrettelegging for utnyttelse av vogntog med 7 aksler er det viktigste tiltaket for å effektivisere transporten i denne landsdelen. I tømmertransport vil bruk av 4-akslet bil med 3-akslet slepvogn øke nyttelasten med 10 % på Bk10 og 17 % på BkT8. I tillegg vil bruk av 4-akslet bil øke nyttelasten på veger med lengderestriksjoner med 50 – 75 %. Hele landbruket vil få tilsvarende effekter.

På bakgrunn av den betydning bruk av vogntog med 7 aksler vil ha på Vestlandet, ønsker Skogeierforbundet at Statens vegvesen skal utforme regelverket slik at det gir et størst mulig «10-54/56-vegnett» så raskt som mulig.

Å legge til rette for raske innsparinger i klimagassutslipp ved å øke tillatt totalvekt på vogntog med 6 aksler, vil etter Skogeierforbundets vurdering virke mot sin hensikt fordi det høyst sannsynlig vil vanskeliggjøre arbeidet med oppskrivning av vegnettet.

Vegslitasje

Våre kommentarer og faglige vurderinger om vegslitasje bygger på

- Effect of axle and tyre configurations on pavement durability – a prestudy, Varin, P og T Saarenketo, 2014
- Road wear from Heavy Vehicles – an overview, Report nr. 08/2008, NVF committee Vehicles and Transports, Hjort, M, Haraldsson, M and J M Jansen, 2008

Høringsnotatets kapittel 2.2.4 om vegslitasje

I høringsnotatet er det ikke gitt noen beskrivelse av utviklingen på kjøretøysida, eller gjort noen vurdering av hvordan kjøretøy med flere aksler kan utnyttes for å effektivisere transporten uten av det gir økt slitasje på vegnettet. De beregningene som er presentert i høringsnotatet for å illustrere hvilken effekt høringsforslaget vil ha på vegslitasje, er gjennomført med en variant av fjerdepotensregelen der det ikke blir skilt mellom singel og tvillinghjul. Det bidrar til å skjule problemet med singelhjul.

Skogeierforbundet mener at singelhjul er et tema som burde vært vurdert selv om det ser ut til å være forholdsvis få 3-akslede tilhengere med slik hjulmontasje. I tillegg savner vi en vurdering av resultatet av modellberegningene. Hva betyr det f.eks. for vegeierne at beregnet slitasje fra vogntog med 6 aksler øker med 56% per lass og 32 % per transportert enhet?

I høringsnotatets kap. 2.2.4.1 står det:

«Nedbrytende effekt av et kjøretøy på en vegoverbygning avhenger av aksellast, akselkonfigurasjon, hjulmontasje og ringtrykk. Aksellasten anses som den viktigste faktoren når det gjelder den nedbrytende effekten av kjøretøyer på vegoverbygningen, og endringer i aksellasten har derfor størst betydning for den nedbrytende effekten av kjøretøyene.»

I sammendraget i rapporten fra Varin et. al. (2014) står det til sammenligning (s 2):

«Increasing axle weights increase the damaging risk to pavement structures. ...

Tyre type has however a much greater impact on pavement lifetime than small increases in total weight....»

Skogeierforbundets poeng er ikke først og fremst at hjulmontasje har større betydning enn aksellast, men at kombinasjonen av 10 tonns aksellaster og singelhjul som det åpnes opp for, øker risikoen for skader på vegnettet betydelig. Det gjelder spesielt i perioder da vegnettet er sårbart.

Sammenligning med tillatte vektorer i våre naboland

I utgangspunktet er det interessant å sammenligne norske bestemmelser om tillatte vektorer og dimensjoner med tilsvarende bestemmelser i våre naboland. Samtidig er det viktig å være klar over hvilke forskjeller det er mellom de nordiske landene.

Skogeierforbundet antar f.eks. at slepvogner med tre aksler har vært svært lite brukt både i Sverige og Finland de siste 30 årene. Dette er kjøretøy som i prinsippet er faset ut for lenge siden. Det har betydning for hvordan de er regulert. Finland har i stor grad også faset ut fire-akslede tilhengere etter at de innførte 76 tonn totalvekt i 2013.

Videre er det viktig å være klar over at Norge er det eneste landet som har en ordning med frimargin. Når formålet er å sammenligne den belastningen de ulike totalvektene gir på vegnettet, mener Skogeierforbundet at det er mer riktig å ta utgangspunkt i de vektene som utløser gebyr for kjøring med overlast enn de nominelle vektene.

Mens vogntog med seks aksler blir kontrollert mot 53 tonn i Finland og Danmark, vil tilsvarende vogntog med elektrisk motorvogn etter det foreslåtte regelverket bli kontrollert mot 58 tonn i Norge. Fem tonn høyere totalvekt enn Finland og Danmark på vogntog med seks aksler er for oss en klar indikasjon på at foreslåtte vektorer er meget høye.

Ellers kan det være nyttig å se hvordan Finland og Sverige har håndtert innføringen av økte totalvektorer for vogntog med 8 og 9 aksler.

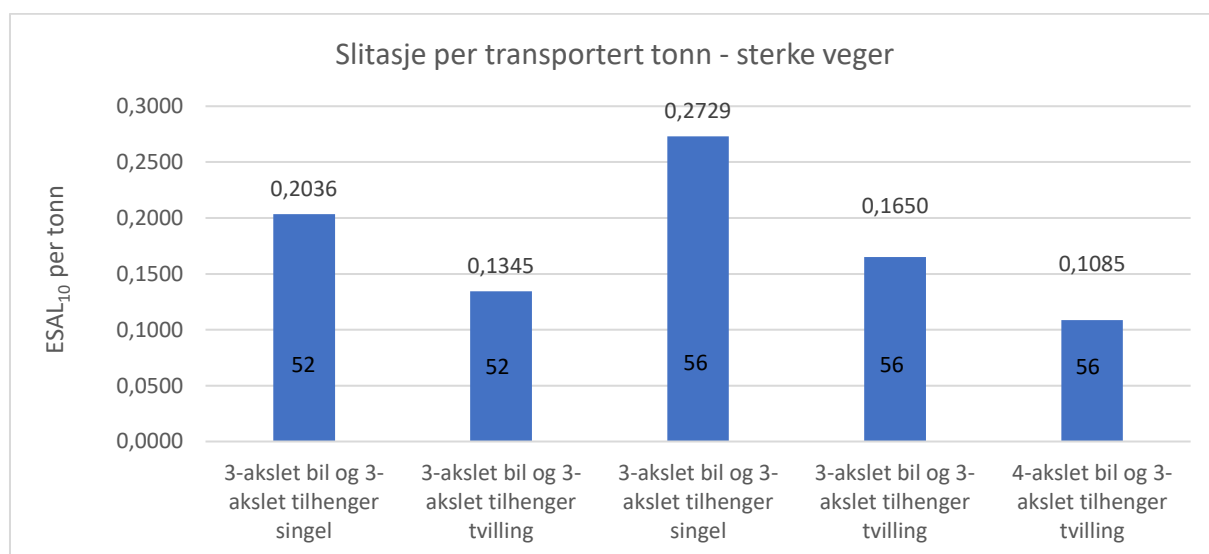
Finland har ei bruksklasse som regulerer tillatte vektorer på alle offentlige veger. Siden det er staten som bestemmer hva som skal gjelde på kommunale veger, må staten også ta et ansvar for å unngå at belastningen på vegnettet blir for høy. Finland har lavere tillatte totalvektorer enn Sverige på alle vogntogkombinasjoner unntatt vogntog med 9 aksler og tvillinghjul på tilhengeren. Tillatte totalvektorer på vogntog med singelhjul i Finland forutsetter at aksellastene skal ligge på ca 8 tonn på enkle aksler, 7,5 tonn på boggiaksler og 7 tonn på trippelaksler. Begrunnelsen for det er gitt i rapporten fra Varin et. al. (2014).

Sverige har gått fra å ha tre «bærighetsklasser» før 2018 til å ha fem i dag. Det som tidligere var BK1-vegnetter er nå delt i 3 «bærighetsklasser». BK4 er veger der det er tillatt å kjøre 74 tonn på vogntog med 9 aksler uten krav om tvillinghjul på tilhenger. BK4 brukes først og fremst på europavegnettet. BK4 S omfatter øvrig statlig vegnett og kommunale veger der tillatt totalvekt er 74 tonn, men hvor det er krav om at tilhengeren skal ha tvillinghjul.

Ellers har Sverige hatt et liberalt regelverk for BK4. Det har gitt en uønsket utvikling med oppbygging av vogntog med mange enkle aksler og økte aksellaster, ganske likt det som det legges opp til i høringsforslaget. Trafikverket og Transportstyrelsen har konkludert med at en slik utvikling ikke er ønskelig, og har derfor foreslått at regelverket endres slik at totalvektene for vogntog med 7 og 8 aksler reduseres med hhv. 5 og 4 tonn i BK4-klasse.

Sammenligning med andre vogntog og bruksklasser i Norge

Skogeierforbundet har gjennomført en modellberegning for å sammenligne nivået belastningen på vegnettet er lagt på i høringsforslaget sammenlignet med andre bruksklasser og vogntogkombinasjoner som er aktuelle i Norge. I modellen som er brukt blir det skilt mellom enkeltmonterte og tvillingmonterte hjul, og i beregningene er det tatt høyde for at frimarginen vil bli utnyttet. Nullutslippskjøretøy er holdt utenfor.



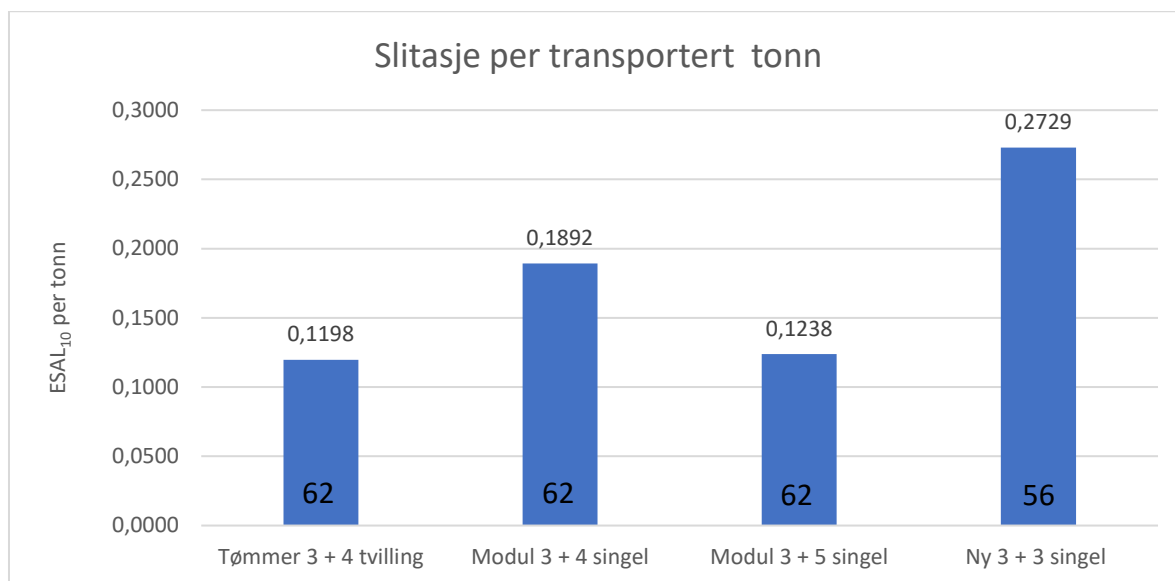
Figuren over viser nedbrytning av vegnettet per transportert tonn for tømmervogntog med ulike aksel- og hjulkonfigurasjon og ulike totalvekter.

Figuren viser tydelig at det er vogntog med seks aksler og singelhjul på tilhengeren som gir størst nedbrytning av vegnettet både med dagens vekter og med foreslåtte vekter. Selv om tillatt totalvekt på vogntog med seks aksler og singelhjul på tilhenger holdes uendret, vil dette bli den kombinasjonen som gir størst belastning på vegnettet. Vogntog med sju aksler og tvillinghjul på tilhengeren gir mindre slitasje enn dagens 6-akslede vogntog, mens kombinasjoner med seks aksler og tvillinghjul og sju aksler og singelhjul (ikke vist i figuren) ligger imellom. Denne beregningen er grunnlaget for det forslaget som vi har lansert, og som er beskrevet nederst på s 7.

I utgangspunktet er det kritisk belastning som er avgjørende både ved dimensjonering og klassifisering. Innenfor den ordningen som høringsforslaget omfatter, vil det derfor være vogntog med seks aksler og tilhenger med singelhjul som gir den kritiske belastningen på vegnettet. Vi har sammenlignet denne kombinasjonen med tre andre bruksklasser eller vogntogtyper som er aktuelle i Norge. Nyttelaster for alle vogntogtyper forutsetter tømmerpåbygg og kran.



- Tømmervogntog med 7 aksler og tvillinghjul, 62 tonn
- Modulvogntog med 7 aksler og singelhjul, 62 tonn
- Modulvogntog med 8 aksler og singelhjul, 62 tonn
- Vogntog med 6 aksler og singelhjul, 56 tonn



Figuren viser hvilke belastningsnivåer ulike vogntogtyper gir på vegnettet.

Som det går fram av figuren over ligger belastningen fra vogntog med seks aksler og tilhenger med singelhjul langt over de andre kombinasjonene når tillatt totalvekt økes til 54 tonn og frimarginen blir utnyttet. Med elektrisk motorvogn og ytterligere to tonn høyere totalvekt blir forholdet enda verre. Skogeierforbundets vurderinger er derfor at denne kombinasjonen i utgangspunktet ikke bør tillates for høyere totalvekter enn det den er tillatt for i dag. Hvis det er ønskelig å øke tillatt totalvekt for vogntog med 6 aksler ut over vektkompensasjonen for nullutslippsskjøretøy, mener Skogeierforbundet at tillatte totalvekter bør differensieres etter hjulmontasje.

Skogeierforbundets alternative forslag

I prosessen fram mot høringen lanserte Skogeierforbundet et alternativt forslag som vil redusere belastningen på vegnettet. Etter at Statens vegvesen avklarte at økning av tillatt totalvekt på 3-akslet lastebil skal forbeholdes nullutslippsskjøretøy, ble vårt forslag justert slik:

- Vogntog med 6 aksler og enkeltmonterte hjul på tilhenger 50 tonn
- Tvillingmonterte hjul på tilhenger + 2 tonn
- En ekstra aksel på bil eller tilhenger + 2 tonn
- Nullutslippsskjøretøy + 2 tonn

Dette forslaget reduserer belastningen fra de vogntog som gir størst slitasje på vegnettet.

Etter vårt forslag vil tillatte vekter for vogntog med 6 aksler og tilhenger med singelhjul, bli 4 tonn lavere enn etter høringsforslaget. På kontrollstasjonene vil slike vogntog bli kontrollert mot 54 tonn, og det er ett tonn mer enn i Finland og i Danmark.

Forslaget vil gi 2 tonn lavere totalvekt enn høringsforslaget både for vogntog med 6 aksler og tilhenger med tvillinghjul og vogntog med 7 aksler og tilhenger med singelhjul.

Sammenlignet med vogntog med 6 aksler i Finland og Danmark, vil slike vogntog etter vårt forslag bli kontrollert mot 56 tonn. Det er 3 tonn mer enn i disse nabolandene, og utgjør ett tonn per aksel. Etter vår vurdering kan det forsvares ut fra vilkåret om tvillinghjul.

For vogntog med 7 aksler og tvillinghjul på tilhengeren gir vårt forslag samme totalvekt som høringsforslaget.

Begrunnelsen for forslaget

Høringsforslagets foreslåtte totalvekt på vogntog med 6 aksler vil gi fem tonn høyere totalvekt for samme vogntogkombinasjon enn det som er tillatt i Finland og Danmark. Hele forskjellen er knyttet til vogntogets tilhenger, og utgjør i gjennomsnitt 1,7 tonn per aksel.

Foreslått totalvekt på vogntog med 6 aksler og tilhenger med enkeltmonterte hjul gir en beregnet slitasje per transportert tonn som er godt over det dobbelte av beregnet slitasje for sjuakslede tømmervogntog med tvillingmonterte hjul på tilhengeren og åtteakslede modulvogntog med enkeltmonterte hjul på tilhengeren.

Vår vurdering er derfor at foreslåtte vekter på vogntog med 6 aksler er for høye. Det er årsaken til at vi har lansert et alternativt forslag med lavere totalvekter.

I høringsforslaget tar SVV aktive grep for å fremme bruken av nullutslippskjøretøy. På samme måte mener Skogeierforbundet at SVV bør fremme bruk av kjøretøy som gir mindre slitasje på vegnettet i tråd med anbefalingene som ble gitt i SVVs egen BUAB-rapport fra 1994. Her står det:

Ellers er det en rekke kjøretøyparametre som det kan være aktuelt å fremme gjennom kjøretøy- og avgifts-politikken som vil føre til en vesentlig mindre nedbrytning av vegen:

- bruk av boggi og trippelboggi fremfor enkel aksel
- bruk av tvillingmonterte hjul fremfor enkeltmonterte hjul
-



Dersom regelverket blir utformet i tråd med BUAB-rapportens anbefalinger slik vi har foreslått, vil man i stedet for å «favorisere» vogntog med seks aksler og enkeltmonterte hjul, få et mer nøytralt regelverk der alle vogntog gir mer lik nedbrytning av vegnettet. Dermed blir heller ikke økte totalvekter noe argument mot å oppklassifisere vegnettet der bruene tåler det.

Differensiering av tillatte totalvekter etter antall aksler og hjulmontasje vil føre til at transportørens valg av kjøretøy blir avgjørende for hvor store lass vedkommende kan kjøre. Det er slik regelverket i Finland er i dag. De som transporterer gods der vekt er begrensende, og som ønsker å kjøre med aksellaster opp mot det tillatte, vil velge kjøretøy med tvillinghjul. De som skal transportere volumgods og ikke skal ligge på maks aksellaster, kan bruke singelhjul. På denne måten vil et nøytralt regelverk føre til at de beste tekniske løsningene vinner fram. Samtidig vil en slik løsning gjøre det mulig å få et mer helhetlig vegnett med færre bruksklasser.

Forutsetningene for vurdering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet

Skogeierforbundet ønsker å kommentere noen av de forutsetningene som ligger til grunn for beregning av samfunnsøkonomisk lønnsomhet og dermed for høringsforslaget.

Hvor mye har vegslitasje å si?

Statens vegvesens høringsforslag bygger på TØIs konklusjoner. Siden TØI har beregnet at økt slitasje utgjør veldig lite sammenlignet med beregnet nytte, har SVV i stor grad lagt til grunn at spørsmålet om hva vegnettet tåler er et spørsmål om hva bruene tåler. Vegslitasje er tillagt veldig liten vekt.

Skogeierforbundet er ikke overbevist om at fylker og kommuner uten videre vil godta denne forutsetningen. Vår erfaring er at slitasje på vegnettet alltid blir tillagt stor vekt.

Hva har TØI analysert?

Høringsforslaget bygger i stor grad på TØIs konklusjoner. Skogeierforbundet vil derfor påpeke hva TØI har analysert, og hva TØI ikke har vurdert.

- TØIs oppdrag har vært å analysere
 - Lønnsomhet ved økning av tillatt totalvekt på 3-akslet lastebil og på vogntog med 3-akslet lastebil og 3-akslet påhengsvogn eller 3-akslet slepvogn (Rapport 1950/2023)



- TØI har ikke hatt i oppdrag å vurdere hvordan fireakslede lastebiler som er fasett inn fra 2013 og fram til 2023 har påvirket utviklingen, eller hvordan slike biler kan utnyttes framover for å effektivisere transporten uten å gi økt slitasje på vegnettet.

Hva blir avgjørende for å få til innsparinger?

Skogeierforbundets inntrykk er at høringsforslaget bygger på en oppfatning om at

- Vegnettet kan skrives opp raskt
- Utskifting av kjøretøyparken tar tid

For det statlige vegnettets vedkommende er det riktig at vegnettet kan skrives opp raskt.

For fylkes- og kommunale veger er det vår erfaring at det ofte tar lang tid å få skrevet opp vegnettet etter en forskriftsendring. Det kan illustreres med innføringen av BKT8/60. To år etter at denne bruksklassen ble opprettet, er den knapt tatt i bruk.

Etter Skogeierforbundets vurdering blir det omklassifiseringen av vegnettet som blir avgjørende for hvor raskt det er mulig å hente ut innsparingseffekter. Jo større belastning på vegnettet regelverket legger opp til, jo tregere må en forvente at omklassifiseringen av vegnettet vil gå, og jo mindre vegnett vil bli tilgjengelig for kjøring med økte vekter.

I denne sammenheng vil vi peke på at fylkesvegnettet allerede i dag har et vedlikeholdsetterslep på 100 mrd. kroner. I kommunesektoren er det nå stort fokus på økonomi, og mange kommuner har varslet store underskudd og behov for nedskjæringer. I tillegg ser vi at ekstremværhendelser oftere og oftere påfører vegeierne økte kostnader.

I en slik situasjon mener Skogeierforbundet at det vil være riktig å velge en utforming av regelverket som legger opp til at man skal unngå økt slitasje på vegnettet. Det krever at man stiller krav om bruk av kjøretøy med flere aksler og flere hjul.

Omtalen av Skogeierforbundets forslag og vurderinger om nytte

Skogeierforbundets forslag er omtalt i høringsnotatet, men av forskjellige årsaker kommer forslaget dårlig ut i omtalen. Det skyldes:

- Forslaget er ikke gjengitt slik det ble presentert på møte 25. juni 2024, og henger derfor ikke helt sammen med SVVs forslag.
- De tall som brukes for å begrunne SVVs motforestillinger gir et svært skjevt bilde av dagens kjøretøypark
- Konklusjonen om effekter og samfunnsøkonomisk lønnsomhet bygger på punktet over, og er derfor helt feil

Sammensetning av kjøretøyparken

I argumentasjonen mot Skogeierforbundets forslag presenterer SVV tall fra motorvognregistret, og det blir oppgitt at det finnes

- 21 000 treakslede lastebiler for normaltransport
- 67 lastebiler med fire aksler og påbyggskode for tømmer

På bakgrunn av dette blir det konkludert med at under 1 % av registrerte lastebiler har den konfigurasjon som Skogeierforbundet ønsker.

Høringsnotatet gir et helt feilaktig bilde av kjøretøyparken. Et spørsmål som det er grunn til å stille er hvorfor dette søket i kjøretøyregistret er begrenset til biler med påbyggskode for tømmer når forslaget omfatter alle varetyper.

Videre stiller vi spørsmål om hvorfor det legges vekt på antallet 3-akslede biler, når antallet 3-akslede slevogner bare er 6804. Det interessante spørsmålet er hvor stor andel av disse slevognene som trekkes av en 3-akslet og hvor stor andel som trekkes av en 4-akslet lastebil.

Konklusjonen om effekter og samfunnsøkonomisk lønnsomhet

På bakgrunn av tallene som er brukt for å beskrive kjøretøyparken har SVV konkludert som følger:

Dersom vektøkningen helt eller delvis skal tilfalle vogntog med aksel- og hjulmontasjer etter NSF's ønske vil dette nærmest fjerne gevinster SVV søker å oppnå ved endringene som er å redusere CO₂-utslipp, redusere transportkostnader og trafikkmengde.

Denne konklusjonen er åpenbart helt feil, og det er forklart under.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved Skogeierforbundets forslag

Skogeierforbundets forslag kan i utgangspunktet synes å gi lavere innsparinger enn høringsforslaget siden vårt forslag forutsetter bruk av vogntog med én ekstra aksel og at tilhengeren har tvillingmonterte hjul.

Samtidig gir vårt forslag lavere vegslitasje, og det vil gjøre det enklere å få skrevet opp mer av vegnettet. Med et større vegnett vil nytten og den samfunnsøkonomiske lønnsomheten kunne bli like god. Vurderinger om lønnsomhet må bygge på forutsetninger om dagens kjøretøypark, fornyelsestakt på kjøretøyparken og oppskrivningstakt på vegnettet.



Hvor mange vogntog har sju aksler

Det er vanskelig å gi et anslag på hvor stor andel av vogntog med 19,5 m vogntoglengde som har sju aksler. Vogntog med sju aksler omfatter både treakslede biler med fireakslet slepvogn og fireakslede biler med treakslet slepvogn. Slike vogntog er bl.a. mye brukt i:

- Landbruk (Kraftfor, melk)
- Tømmer (Vestlandet)
- Krokcontainerer

De tallene som er presentert i høringsnotatet gir et svært skjevt bilde av kjøretøyparken. Vi vil driste oss til å anslå at nærmere halvparten av de vogntog som går med slepvogn i dag innenfor reglene om 19,5 m vogntoglengde, har sju aksler. I tillegg er kjøretøyparken hele tiden i utvikling. Biler som går fulle skift hver dag, skiftes gjerne ut med 5-6 års mellomrom. Transportører som har 5-6 biler, skifter da ut én bil hvert år. Innen forslaget som nå er på høring er vedtatt, og innen fylker og kommuner har fått på plass et vegnett med økte totalvekter, vil andelen vogntog med sju aksler kunne være mye høyere enn den er i dag.

Skogeierforbundet oppfatter at transportnæringen ligger i forkant av utviklingen på kjøretøysida, og at næringen er fleksibel og tilpasningsdyktig. Transportørene utnytter kjøretøyparken slik at den hele tiden gir best mulig nytte. Med utgangspunkt i den utviklingen som skjer, holder Skogeierforbundet det som mer sannsynlig at det blir vegnettet enn sammensetningen av kjøretøyparken som blir begrensende for realisering av innsparingseffekter.

Hvor mange tilhengere har tvillinghjul

I høringsnotatet er det ikke presentert noen tall som viser hvor stor andel av treakslede og fireakslede slepvogner som har tvillinghjul. Vi har derfor gjort en muntlig forespørsel til Trailerbygg AS som bygger slike slepvogner. Trailerbygg opplyser at 100 % av de 3-akslede slepvognene som de bygger, har tvillinghjul. Ute på vegnettet har vi observert noen få 3-akslede slepvogner med singelhjul, men vårt anslag er at 90 prosent av treakslede slepvogner har tvillinghjul.

Andre effekter ved bruk av vogntog med 7 aksler

Bruk av vogntog med 7 aksler vil gi flere andre nytteeffekter sammenlignet med vogntog med 6 aksler som vi ikke har hatt muligheter for å kvantifisere.

- Vogntog med sju aksler og utskyvbare drag kan kjøre 60 tonn på modul- og tømmervogntognettet. Dermed fordobles vektøkningen sammenlignet med vogntog med 6 aksler
- Vogntog med sju aksler får høyere nyttelast på BkT8/50
- Bruk av 4-akslet bil i forbindelse med landbruks- og tømmertransport på veier med lengderestriksjoner reduserer antall henteturer med 30-50 %
- I noen transporter (som tømmer) er det nødvendig å ha fireakslet bil for å kunne utnytte 54 tonn totalvekt. Det er på bilen det er plass til mer.
- Ved bruk av krockcontainere er det nødvendig å ha 4-akslet bil for å kunne utnytte containerens kapasitet og flytte fulle containere mellom bil og tilhenger
- Økt vekt på bilen og mindre vekt på tilhengeren gir bedre framkommelighet
- En ekstra aksel, enten det er på bil eller på tilhenger, vil gjøre vogntoget mer stabilt jf. innspill fra trafikksikkerhetsavdelingen

Anslåtte innsparinger

Skogeierforbundets forslag forutsetter at 2 av 4 tonn økt totalvekt knyttes til tvillinghjul på tilhengeren. Vårt anslag er at 90 prosent av treakslede slepvogner har tvillinghjul, og det vil da utløse da 45 % av den totale nytten i SVVs forslag. Det kan skje så snart vegnettet er skrevet opp.

Videre forutsetter Skogeierforbundets forslag at 2 av 4 tonn økt totalvekt er knyttet til antall aksler på vogntoget. Vi anslår at halvparten av de vogntog som går med slepvogn i dag innenfor reglene om 19,5 m vogntoglengde, har sju aksler. Den sjuende akselen som disse vogntogene har, utløser 25 % av den totale nytten i SVVs forslag, og det kan også skje så snart vegnettet er skrevet opp. Det betyr at 70 % av den totale nytten i SVVs forslag kan utløses med Skogeierforbundets forslag og dagens kjøretøypark. Oppskrivningen av vegnettet vil imidlertid ta tid. Hvis dagens kjøretøypark utnyttes optimalt i overgangsperioden, er det ikke gitt at kjøretøyparken blir noen vesentlig begrensning for å utløse nytte i det hele tatt.

For å utløse den siste fjerdedelen av total nytte, er det nødvendig å skifte ut resten av kjøretøyparken. Det vil ta noe tid. Hvis det legges til grunn at nyttelasten øker med 3 tonn når totalvekten økes med 4, vil utskifting av kjøretøyparken utløse 19 % ($25 \% \times \frac{3}{4}$) av resterende nytte. Dermed kan Skogeierforbundets forslag utløse 89 % av total nytte med en fornyet bilpark og dagens tilhengerpark. Andre effekter som er beskrevet over, kommer da i tillegg.

For at Skogeierforbundets forslag skal gi like høy nytte totalt sett, vil det være nødvendig at så mye mer av vegnettet blir skrevet opp at ca 10 % mer av transporten kan gjennomføres med 54/56 tonn totalvekt. Siden vårt forslag gir mindre slitasje på vegene og dermed vil gjøre det enklere å få skrevet opp vegnettet, anser vi det som veldig realistisk. Dermed vil vårt forslag kunne være minst like lønnsomt som høringsforslaget.

Våre merknader til de ulike endringsforslagene

Utfasing av gamle bruksklasser

Skogeierforbundet støtter forslaget om utfasing av bruksklassene 10/42 og 10/56.

Skogeierforbundet vil oppfordre SVV til å jobbe videre med utfasing bruksklasser som ikke er tilpasset moderne kjøretøy, og som på ingen måte gir effektiv transport i tråd med de overordnede målene for transportsektoren. Det gjelder bl.a. Bk8/32, BkT8/40 og etter hvert Bk10/50. For å få gjort det er det nødvendig å rette større oppmerksomhet mot behovet for fornyelse av brumassen.

Etablering av ei ny bruksklasse 10/54 eller 10/56

Statens vegvesen ønsker ikke å etablere ei ny bruksklasse mellom Bk10/50 og Bk10/60, og begrunnelsen for det er bl.a. at man ønsker et enklere regelverk.

Skogeierforbundet oppfatter ikke at dette vil gjøre regelverket enklere, tvert imot. Vi vil påpeke at Bk10/54-56 vil være ei framtidrettet bruksklasse på veger med 19,5 m vogntog lengde som tar utgangspunkt i moderne kjøretøy. Dette er en løsning som vil bli brukt i flere tiår framover, og derfor ser vi det som en klar fordel om man holder fast ved dagens system og etablerer ei bruksklasse med en betegnelse som inkluderer tillatt totalvekt.

Bruksklasse 10/50 er ei klasse som bør fases ut. Derfor bør det heller være et mål å gjøre overgangsperioden med både bruksklasse Bk10/50 og Bk10-54/56 så kort som mulig.

Økt vekt på vogntog med nullutslippsteknologi

Skogeierforbundet forstår myndighetenes ønske om å stimulere innfasingen av nullutslippskjøretøy ved å tillate høyere totalvekter på slike vogntog. Når totalvektene har blitt økt på 3-akslede biler, støtter Skogeierforbundet forslaget om å innføre vektkompensasjon også i totalvektene på vogntog med slike biler. For alle som utfører transport med vogntog, er det viktigere å ha vektkompensasjon på vogntogvekt enn på bilen som enkeltkjøretøy.

Vi vil likevel påpeke at den særnorske frimarginen fører til at 3-akslede nullutslippsbiler i praksis vil bli kontrollert mot 29 tonn på kontrollstasjonene i Norge. Det er høyere totalvekt enn det som er tillatt både i Danmark, i Finland og på BK1 i Sverige.



Økte vekter på 10/60-vegnettet

I høringsforslaget er det lagt opp til at veger som er tillatt for 60 tonn for 7-akslede tømmervogntog, automatisk skal åpnes for 54/56 tonn for 6-akslede vogntog.

Som svar på en konkret henvendelse blir valget av denne løsningen begrunnet med at vogntog med 19,5 m vogntoglengde er kortere enn modulvogntog. Derfor blir det foreslått at de skal følge tømmervogntog og ikke modulvogntog.

Skogeierforbundet er kritisk til denne logikken. Vi er enig i at modulvogntog har marginalt dårligere sporingsegenskaper enn tømmervogntog, men den viktigste grunnen til at mer av det offentlige vegnettet er åpnet for 24 m tømmervogntog enn for modulvogntog, er at tømmervogntog nesten utelukkende går med tvillinghjul, mens modulvogntog i stor grad går med singelhjul. I SVV rapport nr. 804 Belastningsforsøk – sammenligning av vegslitasje, skriver Geir Berntsen (s 20):

«Nedbrytningen fra tømmerbiler kan ikke sammenlignes med effekten av modulvogntog som benytter supersingeldekk»

Skogeierforbundet ønsker ikke at regelverket skal utformes slik at økte tillatte vekter på vogntog med 6 aksler blir et argument mot å holde vegene åpne for 60 tonn for tømmer- og modulvogntog. Etter høringsforslaget vil det i noen grad bli det.

Skogeierforbundet er også kritisk til at SVV bruker ordningen for tømmervogntog som en brekkstang for å få åpnet fylkes og kommunale veger for kjøretøy som gir en helt annen belastning enn det som var forutsetningen da vegnettet ble klassifisert i Bk10/60.

Økte vekter på 10/50-vegnettet

Med samme argumentasjon som over går Skogeierforbundet mot at regelverket skal utformes slik at økte tillatte totalvekter på vogntog med 6 aksler blir et argument mot å åpne vegnettet for økte totalvekter på vogntog med 7 aksler.

På Vestlandet, der det meste av vegnettet i dag har Bk10/50, forventer vi at økte vekter på vogntog med 6 aksler vil bli et betydelig hinder for å få åpnet vegnettet for økt totalvekt selv om vår næring ønsker å bruke vogntog med 7 aksler.

Dersom Statens vegvesen velger å holde fast ved det forslaget som er sendt på høring, vil Skogeierforbundet derfor be om at det etableres en egen bruksklasse med utgangspunkt i landbrukets behov for effektiv transport på svakere fylkes- og kommunale veger. Innenfor en slik bruksklasse bør det stilles krav om sju aksler og tvillingmonterte hjul på tilhenger for å oppnå 54/56 tonn totalvekt. Slike vilkår vil gjøre det mye lettere for fylker og kommuner å godta økte totalvekter på sekundærvegnettet der mye av landbrukets transporter foregår.



Normaltransport

Det er et tankekors at transport av grusmasser, melk og kraftfor skal reguleres av veglista for tømmertransport. Slik forslaget til regelverk foreligger, er det preget av mange unntaksbestemmelser og litt tilfeldigheter. Det gjør regelverket veldig komplisert og vanskelig tilgjengelig.

For Skogeierforbundet virker det derfor nærliggende å stille spørsmål om begrepet normaltransport bør gis et nytt innhold. Fram til nå har regelverket for normaltransport vært utformet med utgangspunkt i 3-akslet bil og 3-akslet tilhenger. Etter vår oppfatning er det tid for å vurdere om regelverket for normaltransport bør utformes med utgangspunkt andre vogntogkombinasjoner. Teknisk utvikling tilsier at det nå er 4-akslet bil med 3-, 4- eller 5-akslet tilhenger som bør være utgangspunkt for et moderne regelverk.

Skogeierforbundet ønsker ikke primært noen særordning for tømmer. Vi ønsker at regelverket utformes nøytralt med utgangspunkt i kjøretøyenes nedbrytende effekt på vegnettet, dvs. antall aksler og hjulmontasje. I tillegg ønsker vi at belastningen på vegnettet skal holdes på et moderat nivå slik at vi kan få et størst mulig og mest mulig helhetlig vegnett.

Med vennlig hilsen

NORGES SKOGEIERFORBUND

Dag Skjølaas