



**Statens vegvesen**

# Høringsoppsummering

Høyde på slepvogn i tømmervogntog  
med lengde over 19,50 meter

Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy  
§ 5-5 nr. 1 bokstav a og b

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
21. september 2015

## Innledning og bakgrunn

Vegdirektoratet sendte den 23. mars 2015 ut høringsforslag om å endre dagens regler om tillatt høyde på slepvogn som inngår i tømmervogntog med lengde mellom 19.50 og 24.00 meter.

Bakgrunnen for høringen var at Norges Skogeierforbund ønsket at totalhøyden på tilhengerer som inngår i slike vogntogkombinasjoner økes. Årsaken var at den maksimale tillatte tømmervogntoglengden ble økt fra 22.00 meter til 24.00 meter den 15. april 2013, og senere den 22. oktober 2013 ble den tillatte totalvekten økt fra 56 tonn til 60 tonn. Samtidig med økningen i tillatt totalvekt ble totalvekten for slepvogn som inngår i tømmervogntog med totalvekt 60 tonn økt til 36 tonn.

Norges Skogeierforbund viste til at egenvekten til tømmeret varierer noe avhengig av lokaliseringen i Norge, og denne variasjonen i egenvekten medførte at transportørene ikke fikk utnyttet de «nye» totalvektene optimalt. Årsaken er at det i forskrift om bruk av kjøretøy er beskrevet at tilhengeren i et slikt tømmervogntog ikke tillates å ha høyde over 4.00 meter.

Forslaget innebærer endring i forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990 nr. 92, og endringen gjelder § 5–5 nr. 1 bokstav a og b.

Høringsforslaget innebærer følgende:

- Slepevogner som er utstyrt med elektronisk stabilitetskontroll er unntatt fra høydebegrensningen. I praksis vil dette tilsvare tillatt høyde lik 4.50 meter.
- Slepevogner uten elektronisk stabilitetskontroll, men som er utstyrt med 5 aksler, kan ha en høyde inntil 4.20 meter.
- Slepevogner uten elektronisk stabilitetskontroll, men som er utstyrt med 4 aksler, får ikke høyere maksimalhøyde enn det som er gjeldende i dagens regelverk, altså 4.00 meter.

I tillegg er det gjort en mindre strukturmessig justering for å gjøre bokstav a og b mer oversiktlige.

## Oversikt over høringsuttalelsene

Vegdirektoratet har mottatt totalt 19 hørings svar, hvor de fleste var positive eller de hadde ikke kommentar til høringen.

### Høringsinstanser som ikke hadde kommentar til høringen

Følgende høringsinstanser hadde ikke merknader til høringsforslaget;

Helse- og omsorgsdepartementet, Kunnskapsdepartementet, Finnish Transport Agency, Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, Buskerud fylkeskommune, Vest-Ager fylkeskommune, Utenriksdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Politidirektoratet og Trafikverket.

## Høringsinstanser som hadde kommentarer til høringen

Verdikjeden Skog og Tre bestående av Treindustrien, TBF, MEF, Norges Skogeierforbund, LO, Fellesforbundet, NoBio og Norskskog har i fellesskap utarbeidet et høringssvar. I høringssvaret gis det uttrykk for at det er flott at nye tekniske løsninger kan bidra til økt trafiksikkerhet og gi en mer effektiv transport. Verdikjeden Skog og Tre støtter høringforslaget.

Oppland fylkeskommune påpeker viktigheten av optimalisering av tømmertransporten, og de støtter høringssuttalelsen fra Verdikjeden Skog og Tre som var positive til høringforslaget.

Landbruks- og matdepartementet støtter endringsforslaget, og de ser positivt på at næringen kan utnytte lastekapasiteten og øvre tillatte totalvekter på tømmervogntog, dette også i områder med lavere egenvekt på tømmeret.

Hedmark fylkeskommune er positive til forslaget, og det sees på som en fordel at hele tømmer næringen får anledning til å utnytte den nye tillatte totalvekten på 60 tonn fullt ut.

Norges Lastebileier-forbund er positive til de foreslåtte endringene.

Kongelige Norske Automobilforbund (KNA) uttaler at de ikke støtter en endring av høydebegrensningene for slepevogn til tømmervogntog. De skriver blant annet at «*Ved endring til 60 tonns tømmervogntog ble det pekt på at lengde- og høydebestemmelsene ikke ble endret, men nå blir det likevel foreslått endring i høydekravene for å utnytte kapasiteten som følge av muligheten for økt vekt*» Det etterlyses en bredere og mer helhetlig vurdering av de trafiksikkerhets- og miljømessige konsekvensene av stadig større og tyngre vogntog på norske veier.

Statens havarikommisjon for transport (SHT) bemerker at det har blitt avgitt flere rapporter hvor temaene velteproblematikk, vektor og dimensjoner inngår. Det trekkes spesielt frem to rapporter som belyser sårbarheten til slike elektroniske systemer. SHT informerer også om at det pågår undersøkelser av to relevante ulykker som skjedde i 2014. Disse undersøkelsene er ikke avsluttet. Det vises videre til at SHT i sine undersøkelser har påvist feil og svakheter på de elektroniske systemene som årsaksfaktorer til ulykker, i tillegg er det også observert feil ved varslingsfunksjonen til fører. Feil ved og manglende redundans ved bremse- og stabilitetskontrollsystemer som krever toveis strømforsyning trekkes frem og det fremmes forslag om det bør stilles krav til dette i regelverket. SHT har i sine undersøkelser også påvist mangler ved vedlikehold ved disse systemene og det påpekes avslutningsvis viktigheten i oppfølging og ettersyn av de elektroniske systemenes funksjon både fra myndighetene og kjøretøyeierne.

Jernbaneverket er positive til endringsforslaget, forutsatt at høyden ikke overskrider den maksimale høyde begrensning på underganger, kulverter, kontaktledningsanlegg på planoverganger. Det er ikke ønskelig med kjøretøy høyere enn 4,5 meter.

## Vegdirektoratets vurdering

### Angående kommentarer fra KNA

Vegdirektoratet ser det som viktig at regelverket holder følge med den tekniske utviklingen, og det er Vegdirektoratets oppgave å legge til rette for at ny teknologi skal kunne tas i bruk for å bedre trafiksikkerheten. Denne forskriftsendringen øker ikke den tillatte totalvekten for slepvogn som inngår i tømmervogntog, men endringen legger til rette for at ny teknologi skal bli tatt i bruk for å øke trafiksikkerheten. En forventet effekt er optimalisering av lastekapasiteten/lastfordelingen mellom bil og tilhenger, og dette vil ha positiv innvirkning på miljøet ved at antall transporter blir færre ved transport av samme mengde tømmer.

Vegdirektoratet vil videre bemerke at når totalvekt 60 tonn allerede er innført, kan vi ikke se at det er hensiktsmessig å begrense bransjens adgang til å utnytte det handlingsrommet regelverket gir. Eventuelle innsigelser må i så fall rettes mot 60-tonnsregelen som sådan og ikke vilkår som omhandler gjennomføringen av slike regler og som har til hensikt å bedre trafiksikkerheten. Høydebegrensningen var heller aldri ment som et tiltak for å begrense totalvekten på transportene, men heller for å sikre at transportene ble gjennomført på en trafiksikker måte.

### Angående kommentarer fra SHT

Vegdirektoratet vil påpeke at det valgte kravnivået ved en eventuell ettermontering av elektronisk stabilitetskontroll vil være det samme som til enkeltgodkjenning av tilhengerer registrert etter 1. november 2014, jf. forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 9, se EC-regulativ No 661/2009. Vi ser det som lite hensiktsmessig å utarbeide særnorske tilleggskrav til det kravnivået som er gitt i dette regulativet. Vi mener at regulativets kravnivå er tilfredsstillende per dags dato, dette uavhengig av om det dreier seg om et tømmervogntog eller et ordinært vogntog.

Videre ser Vegdirektoratet det også som viktig at kjøretøy blir brukt og vedlikeholdt i henhold til fabrikantens anvisninger. For å påse dette skal kjøretøyene prøvekjøres ved periodisk kjøretøykontroll (EU-kontroll), og ved kontrollen skal blant annet feilindikatoren for elektronisk stabilitetskontroll sjekkes. I tillegg skal hastighetsgiver, ledninger, brytere m.m. sjekkes. Denne kontrollen gjennomføres hvert år. I tillegg gjennomfører Statens vegvesen også utekontroll av disse kjøretøyene. Endring i kontrollrutinene når det gjelder høydevurderingene og manglende godkjenning av elektronisk stabilitetskontroll er gitt i høringsnotatet, men det er i trafikkkontrollinstruks for utekontroll også gitt detaljert beskrivelse av kontrollmetode og reaksjonsmønster dersom den elektroniske stabilitetskontrollen ikke fungerer tilfredsstillende. Med disse tiltakene mener Vegdirektoratet at oppfølgingen mot funksjonaliteten til de tekniske løsningene er godt ivaretatt.

## Angående kommentarer fra Jernbaneverket

Jernbaneverket beskriver i sine kommentarer til høringen at det ikke er ønskelig med kjøretøy høyere enn 4,50 meter, dette med henblikk på begrensninger på underganger, kulverter, kontaktledningsanlegg på planoverganger. I Statens vegvesen sin håndbok 300 «*Trafikkskilt Tekniske bestemmelser og retningslinjer for anvendelse og utforming (skiltnormal) Del 3*» er det beskrevet for skilt 314 høydegrense et eget avsnitt om «*kjøreledninger over planoverganger*». Her er det beskrevet at «*Skilt 314 skal brukes ved alle planoverganger med elektrifisert jernbane på offentlig veg og på privat veg åpen for alminnelig ferdsel. På skiltet angis den målte høyde til kjøreledningen minus en sikkerhetsmargin på 1.00 m, avrundet ned til nærmeste 0.10 m. Etter gjeldende regler skal kjøreledningen være minst 5.50 m over kjørebanen unntatt på steder hvor spesielle byggverk tvinger ledningen lavere ned, men normalt ikke lavere enn 4.8 m.*» Vegdirektoratet mener at høringsnotatets formuleringen «Ingen særlig høydebegrensning» også ivaretar planoverganger, siden denne formuleringen er valgt for å signalisere at selv om det ikke gjelder noen generell høydebegrensning for slike slepvogner, vil de fortsatt måtte følge de begrensninger som fremgår på skiltet høydebegrensning og grensen på 4.50 meter i tunneler mv.

## Konklusjon

Som det fremgår av det ovenfor nevnte, har vi vurdert høringsinstansenes innspill og kommentarer. Vi har kommet til at vi opprettholder vårt forslag uten endringer.

## Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy

**Hjemmel:** Fastsatt av Vegdirektoratet 21. september 2015 med hjemmel i vegtrafikklov av 18. juni 1965 nr. 4 § 13 jf. delegeringsvedtak av 24. november 1980 nr. 1

### I

I forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990 nr. 92 gjøres følgende endringer:

I § 5-5 nr. 1 bokstav a gjøres følgende endring (endring i *kursiv*):

Transport av tømmer med motorvogn og slepvogn kan utføres med inntil 22,00 meter vogntoglengde på veg som er merket 22,00 meter og med inntil 24,00 meter vogntoglengde på veger som er merket 24,00 meter i veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a. *Vogntoget må være særlig innrettet for transport av tømmer.*

§ 5-5 nr. 1 bokstav b skal lyde:

Største tillatte høyde for slepvogn som inngår i tømmervogntog med lengde større enn 19,50 meter:

Slepvogn med	Tillatt høyde
4 aksler	4,00 meter
5 eller flere aksler	4,20 meter
4 eller flere aksler og godkjent elektronisk stabiliseringskontroll	Ingen særlig høydebegrensning

### II

Denne forskrift trer i kraft straks.