

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Vår saksbehandler  
Amund Johnsrud-NB/Jogeir M. Agjeld- NLR  
+47 97 54 18 42 / +47 90 64 65 53

Vår dato  
07.06.2021  
Deres dato  
05.03.2021

Vår referanse  
18/00150-65  
Deres referanse  
21/20227-1

## **Hastighetsforskjeller på veg – saktegående kjøretøy og bil som trekker tilhenger. Høringssvar fra Norsk landbruksrådgiving og Norges Bondelag**

Norges Bondelag er den største fagorganisasjonen for bønder i Norge, med 61 000 medlemmer, rundt 500 lokallag og 120 ansatte. Bondelaget arbeider for å sikre vilkårene for norsk landbruksproduksjon. Norsk Landbruksrådgiving (NLR) har 24 000 bønder som medlemmer og over 330 rådgivere fordelt over hele landet. NLR yter praktisk rettet kunnskapsbasert rådgiving innen alle agronomiske fag, samt slikt som økonomi, HMS, klima, maskinteknikk og presisjonslandbruk.

### **1. Innledende merknader**

Dette svaret gjelder den delen av høringa som omhandler saktegående kjøretøy på motorveg og motortrafikkveg. Til den delen som omhandler maksimal tillatt hastighet for kjøring med bil som trekker tilhenger, har ikke Norges Bondelag (NB) og Norsk Landbruksrådgiving (NLR) merknader.

Det skjer for mange ulykker som involverer traktor. Dette er et tema som vi tar på største alvor. Både bondelaget og NLR arbeider derfor aktivt og på mange fronter for å gjøre bruk av traktor tryggere, både på og utenfor veg. For å lykkes i dette arbeidet, er det viktig å prioritere tiltak som gir en reell gevinst.

Utviklinga i landbruket, som følger av føringer gitt av nasjonale myndigheter, forutsetter at traktorer og landbruksmaskiner har tilgang til egnet vegnett for å kunne utføre sin næringsvirksomhet slik at bøndene kan opprettholde drifta av arealer over hele landet, og det er satt mål om økt norsk sjølforsyning med redusert miljøpåvirkning. For samfunnet er det også viktig at bønder og traktoreiere kan stille opp og yte tjenester utenom landbruket, i de tilfellene der landbrukets maskiner viser seg mest egnet.

Hos Norges Bondelag er fylkeslaga bedt om å uttale seg om saken, både om forslaget og for å framskaffe informasjon om strekninger der økt minimumshastighet kan påføre landbruksnæringa ulemper på grunn av manglende eller dårlige omkjøringsalternativ. Norsk Landbruksrådgiving sitter også på slik informasjon.

**Bondelagets Servicekontor AS**

Postadresse: Postboks 9354 Grønland, 0135 OSLO, Tlf: 22 05 45 00  
Besøksadresse: Landbrukets Hus, Hollendergata 5, 0190 OSLO  
Bankkonto: 8101.05.12891, **Org.nr.:** 985063001 MVA  
bondelaget@bondelaget.no, www.bondelaget.no

**Norges Bondelag**

**Bankkonto:** 8101.05. 91392  
Org.nr.: 939678670

Denne informasjonen har vært til støtte for vurderingene Norges Bondelag og Norsk Landbruksrådgeving legger til grunn for høringssvaret og våre standpunkt til det framlagte forslaget. Se eget vedlegg til dette brevet.

## **2. Høringas hensikt**

Som bakgrunn for høringa beskrives følgende hensikt, under punkt 2 *Bakgrunn*

*Endringsforslagene har til hensikt å utjevne hastighetsforskjellene blant kjøretøy på norske veier, og på den måten bidra til bedre trafikkflyt, forbedret fremkommelighet og økt trafiksikkerhet.*

## **3. Vurdering av høringas innhold**

Høringsdokumentene inneholder knapt noen dokumentasjon på i hvilken grad saktegående kjøretøy på de omtalte vegene påvirker trafikkflyten og framkommeligheten i slik grad at det er nødvendig med inngripende tiltak.

Høringsutkastet har betydelige mangler i sin omtale av ulykkessituasjonen, noe som medfører at det er vanskelig å se om de foreslåtte tiltakene reelt vil kunne gi noen gevinst. Tallmaterialet som presenteres er for spinkelt gitt de praktiske konsekvensene høringforslaget fører med seg, og uten noe form for referansegrunnlag.

Det er bare lagt fram ett alternativ, som kun i begrenset grad er jamført med dagens situasjon. Det er heller ikke i nevneverdig grad drøftet om andre og mildere tiltak kan bedre situasjonen tilstrekkelig.

Det finnes ingen omtale eller vurdering av hvilke konsekvenser høringforslaget har for trafiksituasjon og trafiksikkerhet på alternative veger. Ei heller er det vist til i hvilken grad det faktisk eksisterer reelle parallellveger som kan benyttes, og hva konsekvensen av forslaget er i de tilfellene der slike veger ikke finnes.

Den foreslåtte endringen gir Norge betydelig strengere regelverk for motor- og motortrafikkveg enn nabolandene.

De direkte og indirekte økonomiske konsekvensene av de foreslåtte regelendringene ser ikke ut til å være vurdert.

## **4. Vår konklusjon**

**Norsk Landbruksrådgeving og Norges Bondelag ber om at dagens regelverk for minimumshastighet på motorveg og motortrafikkveg beholdes uforandret som i dag.**

Vår vurdering er at gevinsten ved å endre dagens regelverk er svært liten målt opp mot de betydelige ulempene en slik endring vil medføre. Også hensynet til trafiksikkerheten på parallellveger må vektlegges i en totalvurdering. Ved å holde på dagens regelverk vil det være mulig å la traktorer og landbruksmaskiner fortsette å bruke motor- og motortrafikkveg der det ikke eksisterer tilfredsstillende parallellvegnett.

Ytterligere anbefalinger fra vår side er å finne til sist i dokumentet.

## **5. Regelrådets vurdering**

Norges Bondelag og Norsk Landbruksrådgeving merker seg at Regelrådet har uttalt seg i saken og konkluderer med at forslaget ikke er tilstrekkelig utredet. Rådet påpeker til forslaget at det ikke er drøftet mindre inngripende tiltak, det er ikke klart hvor mange som blir berørt og hvilke kostnader som kan påløpe. På den bakgrunn mener de det hersker usikkerhet om forslaget er utformet slik at målene kan oppnås til en relativt sett lav kostnad for næringslivet for denne delen av forslaget. Norges Bondelag og Norsk Landbruksrådgeving mener disse anførselene fra Regelrådet taler mot å gjøre endringer nå i gjeldende regelverk for minimumshastighet på motorveg og motortrafikkveg.

## 6. Traktorulykker langs motorveg, motortrafikkveg og andre vegtyper

Høringsdokumentene omtaler kun risikoen knyttet til hastighetsforskjell langs motorveg, og har som utgangspunkt for eksempel at hastighetsforskjellen mellom traktor i 40 km/t og øvrig trafikk i 90 km/t langs en ellers god og romslig veg kan være farlig. Mesteparten av vegnettet i Norge er ikke motor- eller motortrafikkveg, og vegstandarden er temmelig variabel. Normal fartsgrense langs hovedvegene er 80 km/t. Fremdeles benyttes mange traktorer og redskaper som gir en transporthastighet på 30 km/t. Dette gir samme hastighetsforskjell som det som behandles i denne høringa. Det er rimelig å anta at sjøl en mindre hastighetsforskjell enn 50 km/t oppleves til større hinder for trafikkflyt og fremkommelighet langs riks- og fylkesvegnettet, enn hva tilfellet er for motorveg. Dette understrekes av at det i perioden 2014 til 2019 er registrert ti ganger så mange ulykker med påkjørsel av traktor bakfra på øvrig vegnett, som det er registrert på motorveg og motortrafikkveg.

Ved søk i Statens Vegvesens *Trafikkulykkesregisteret* er det mulig å finne betydelig mer informasjon. Vi har hentet ut ymse verdier, blant annet filtrert for motorveg og motortrafikkveg, ulykke i samme kjøreretning og traktor, og jamført dette som i tabellen under. Vi har ikke hatt mulighet til å gå djupt inn i opplysningene, men velger å løfte fram noen elementer som med fordel kunne vært drøftet mer omfattende, og vært noe mer styrende for hvor Statens Vegvesen legger ned sin innsats i trafikkikkerhetsarbeidet i saker som involverer traktor. Vi deltar gjerne i planlegging av strategier for slikt arbeid.

Kilde: Trafikkulykkesregisteret - trine.atlas.vegvesen.no - 03.06.2021	Ulykker som involverer traktor			Alle typer kjøretøy
	Ulykker i samme kjøreretning		Alle ulykkestyper	
	Motor- og motortrafikkveg	Alle øvrige veger	Alle øvrige veger	Alle veger
<i>Periode: 1990-2019</i>				
Sortert etter <i>personskader</i> : Lettere skadd	5	74	660	256 169
Sortert etter <i>personskader</i> : Hardt skadd	0	8	163	30 438
Sortert etter <i>personskader</i> : Død	0	0	70	7 124
Sortert etter <i>antall ulykker</i> : Lettere skadd	10	245	1392	180 784
Sortert etter <i>antall ulykker</i> : Hardt skadd	2	42	320	25 659
Sortert etter <i>antall ulykker</i> : Død	0	5	113	6 412
<b>Sortert etter datasettet "antall ulykker"</b>				
30 km/t			60	9 908
40 km/t		4	35	6 111
50 km/t		45	396	69 991
60 km/t		47	305	34 929
70 km/t		35	89	12 287
80 km/t	4	147	698	60 668
90 km/t	1	5	10	4 860
100 km/t '	5	2	2	1 209
110 km/t ''	2			180
ukjent			229	12 663
Dominerende lysforhold	Mørkt med vegbelysning (75 %)	Dagslys (70 %)	Dagslys (73 %)	Dagslys (68 %)
Dominerende føreforhold	Tørr, bar veg (75 %)	Tørr, bar veg (64 %)	Tørr, bar veg (60 %)	Tørr, bar veg (53 %)
Dominerende værforhold	God sikt og oppholdsvær (83 %)	God sikt og oppholdsvær (78 %)	God sikt og oppholdsvær (80 %)	God sikt og oppholdsvær (75 %)
Antall ulykker 2014-2019	4	40	227	24 727
noter: ' fra 2000, '' fra 2014				

De ulykkene som tiltakene knyttet til traktor i denne høringa er ment å hindre, utgjorde i perioden 2014 til 2019 fire av 227 traktorulykker, og 0,01 prosent av samtlige samtidige trafikkulykker. Der er ti ganger så mange påkjøringsulykker av traktor bakfra på andre vegtyper enn på motorveg. Det totale antallet ulykker som involverer traktor på motor- og motortrafikkveg i de 29 årene fra 1990 til 2019, sortert etter datasettet «antall ulykker», er mindre enn antallet ulykker langs gang- og sykkelveger i Norge de seks første månedene av 2019.

Sjøl med et så strengt tiltak som å nærmest totalforby all kjøring av traktor og landbruksutstyr på motorveg og motortrafikkveg, vil det ikke være mulig å måle effekten av dette i den totale ulykkesstatistikken.

Med dette som utgangspunkt synes de foreslåtte tiltakene langt fra å være proporsjonale med den mulige gevinsten.

Høringsdokumentene legger heller ikke opp til noen vurdering av konsekvensene ved å flytte traktortrafikken til andre vegsystemer. De alternative vegene som traktorene vil måtte følge finnes i alle kategorier, fra gode nedklassifiserte veger av tidligere hovedvegstandard, via bykjerner og tettsteder, til omkjøringsveger som smyger seg gjennom boligfelt med lekende barn, hekker og bilparkering på vegskulderen.

I og med at Statens Vegvesen ikke noe sted i sine normaler beskriver kravene som stilles til en omkjøringsveg for traktor, risikerer vi her at veger som på ingen måte er tjenlige likevel må brukes. Det gir en økt risiko for traktoren med redskap og fører. Ikke minst gir det også økt risiko for andre brukere av vegen.

Trygg Trafikk opplyser på sine nettsider at menneskekroppen kan tåle en frontkollisjon mellom to biler i 70 km/t, altså en reaksjonshastighet i kollisjonsøyeblikket på  $70+70=140$  km/t. Dagens verstefall-situasjon hvis en traktor påkjøres bakfra på 110 km/t-veg er  $110-40=70$  km/t. Vegvesenets egen statistikk viser at disse ulykkene som regel ikke fører til alvorlig skade.

Dersom traktoren må kjøre i et miljø hvor det finnes mjuke trafikanter, vet vi dessverre så alt for godt at all hastighet større enn null kilometer i timen medfører betydelig risiko for dødsulykker. Den vurderinga må inn i konsekvensanalysen om hvor traktortrafikken er til minst ulempe. Vi kan ikke se at dette er gjort på alvor noe sted i høringdokumentene.

## **7. Saktegående kjøretøy som hinder i trafikken**

Høringsutkastet legger som premiss at kjøretøy med konstruktiv hastighet ned mot 40 km/t ved ferdsl på motorveg og motortrafikkveg begrenser trafikkflyt og fremkommelighet. En hypotese kan da være at saktegående kjøretøyer er mest til hinder når trafikken er størst, noe som burde kunne la seg lese av at det også er flest ulykker i rushtida.

Ulykkesstatistikken viser imidlertid at halvparten av ulykkene skjer på kveld og natt, når det trolig er lite trafikk og dermed god plass på vegene. Dette til forskjell fra alle andre ulykkesvarianter vi har sett på, hvor flertallet av ulykkene skjer på dagtid.

Fra Vegvesenets før nevnte trafikkulykkesregister ser vi følgende, filtrert for traktor/motor- og motortrafikkveg/samme kjøreretning/antall ulykker/fartsgrense/timetype:

- 1 ulykke i morgenrushet (fartsgrense 70 km/t)
- 1 ulykke mellom 09:00 og 14:59 (fartsgrense 80 km/t)
- 4 ulykker i ettermiddagsrushet (1:80 km/t, 2:100 km/t, 1:110 km/t)
- 5 ulykker mellom 18:00 og midnatt (1:80 km/t, 1:90 km/t, 2:100 km/t, 1:110 km/t)
- 2 ulykker mellom midnatt og 06:59 (1:80 km/t, 1:100 km/t)

Dette er tall som strekker seg over den totale tidsserien fra 1990 til 2019.

Videre merker vi oss at ulykkene som involverer traktor som regel skjer med bedre føre og og i bedre vær enn øvrige ulykkestyper.

Vi erkjenner at saktegående kjøretøy absolutt kan være til hinder i trafikken. Vår erfaring er at de aller fleste som kjører slike kjøretøy slett ikke har noe ønske om å være til hinder, og at de så langt som mulig prøver å unngå uheldige situasjoner. Innspillene fra de som kjører traktor, er at de føler seg vel så mye til hinder, og med vel så stor følelse av risiko, på øvrige veger som det de opplever på motorveg, der trafikken normalt flyter svært fint til tross for den saktegående traktoren ute på høgre vegskulder.

### **8. Krav til parallellvegnett**

I Statens Vegvesens handbok N300, *Trafikkskilt*, del 3, står følgende tekst knyttet til skilt 502 Motorveg (uthevingen er gjort av oss):

*Motorveg kan etableres på vegstreknings som er bygget i samsvar med vegnormalenes krav til motorvegstandard, og det finnes eller anlegges et tilfredsstillende parallellvegnett for de kjøretøy- og trafikantgruppene som ikke er tillatt på motorvegen.*

Den uthevede formuleringen er fornuftig og i tråd med våre ønsker. Samme formulering er derimot ikke å finne knyttet til skilt 503 Motortrafikkveg, og vilkåret er heller ikke løfta fram i forbindelse med skilt 306.3 Forbudt for traktor (...).

**Kravet om tilfredsstillende parallellvegnett er kjernen i vår tilbakemelding i denne høringa: Forutsatt at det finnes et slikt tilfredsstillende parallellvegnett, er det også fra vår side i orden at traktorer ikke kjører gitte vegstreknings.**

Dessverre erfarer vi, og vi har mange tilbakemeldinger fra traktorførere i flere landsdeler, at det ofte ikke eksisterer tilfredsstillende parallellvegnett for traktorer og landbruksmaskiner. Vår oppfatning av hva som kan være tilfredsstillende, kan kort oppsummeres slik:

- Den alternative vegen må ikke medføre vesentlig dårligere sikkerhet for traktor med fører.
- Det at traktoren kjører den alternative vegen må ikke medføre vesentlig dårligere sikkerhet eller være til særlig ulempe for øvrige brukere av denne vegen.
- Tidsbruken og strekningen ved å kjøre den alternative vegen må ikke øke vesentlig.
- Den alternative vegen må være dimensjonert slik at landbruksmaskina eller traktoren med redskap lovlig og praktisk kan ta seg fram der. Typiske utfordringer er vektklasse, bredde, høgde, utforming av kryss, samt at det må være mulig å slippe forbi annen trafikk slik at kjøretøyet ikke er til unødig hinder (jf. Vegtrafikklova §3).

**Vi oppfatter at begrepet «tilfredsstillende parallellvegnett» kan oppfattes noe ulikt mellom Statens Vegvesen og landbrukets representanter. Det vil derfor være fornuftig å ta tak i dette, uavhengig av utfallet av denne høringsrunden, slik at vegvesenet og representanter fra landbruket kan utvikle en felles forståelse, til beste for alle som ferdes langs norske veger.**

### **9. Praktiske utfordringer på parallellvegnett**

Økt minimumshastighetsgrense vil i flere tilfeller bety betydelig omkjøring i tid og avstand, og ikke minst at en må kjøre innom by- og tettstedområder oftere. Eksempel på dette finnes i vedlegget. Den uheldige og potensielt farlige blandinga som på slike steder oppstår mellom mjuke trafikanter som gående og syklende, med traktortransporten, er allerede omtalt.

Mange steder erfarer vi at bygging av ny veg utenom tettbygd strøk medfører at den tidligere vegen blir til miljøgater og liknende der traktorer med redskap opp til 3,5 m bredde sliter med framkommeligheten. I noen tettsteder må traktor og redskap delvis kjøre på fortauskanten fordi kjørefeltet er for smalt eller en sliter med å kjøre gjennom kryss da disse ikke er utforma for å komme fram med større og breiere kjøretøy. Vi ser også flere eksempler på at tidligere hovedveger etter nedklassifisering bygges om til smalere kjørebanebredde og andre tiltak som skal fremme en mjukere kjørestil blant trafikanter for øvrig.

Dermed har vi en situasjon der den tidligere hovedvegen, som var tillatt for traktor, erstattes av en ny veg utenom tettbygd strøk, og denne vegen får traktorforbud. Samtidig omgjøres den tidligere hovedvegen så den blir uegnet for traktor. Den samlede trafikksikkerheten forbedres vesentlig, og

trafikkmiljøet der vegen tidligere lå får et løft, mens situasjonen for landbruksmaskinene faller mellom to stoler og blir betydelig forverret.

**Generelt ber vi om at der traktortransport kanaliseres til alternative parallellveger til motorveg og motortrafikkveg, må vektclassen være på minst 10 tonn og utforminga på og antallet fartsdumper må være forenlig med denne typen transport. Mange bønder har hengere som kan lastes langt over hva som er tillatt på BK8-veg.**

En må ta hensyn til manglende framkommelighet også i situasjoner der nedstengning eller innsnevring av vegen er midlertidig, f.eks. ved utbedring/vedlikehold av vegen. Eksempel på dette er vi nylig blitt kjent med fra Hordaland, Voss Herad. Der er Rekve bru stengt i sommer da det skal bygges ny bru. Det skaper store utfordringer og medfører betydelige økonomiske merkostnader for bønder i Dyrvedalen, midt i den travleste tida. Eksempelet er riktignok ikke knyttet til motorveg, men viser ulempene når traktorens behov for framkommelighet ikke blir tatt hensyn til.

Vegvesenets handbok N100 beskriver behovet for sammenhengende nettverk for gående, syklende, kollektivreisende, godstransport og personbiltrafikk, og har også normaler for dimensjoneringa av vegene for slike trafikantgrupper. Imidlertid finnes det ingen krav til at det skal foreligge noen tanke for hvordan traktorer skal kunne ta seg fram, eller for den del sikre landbrukets transportbehov.

Denne høringa avdekker slik sett nok en gang at trafikale tiltak som berører traktorer og landbruksmaskiner ses på som enkeltsaker. Risikoen ved en slik håndtering er at alle enkeltsaker - uten sammenheng - i sum medfører uforutsette problemer og hindre, noe som kan medføre store utilsiktede kostnader både for de aktuelle kjøretøygruppene, for landbruksnæringa og for samfunnet som helhet. Det er også betydelig fare for at et moderat risikodempende tiltak i en ende medfører vesentlig økt risiko et annet sted.

**Vi ber derfor om at det alltid, når det vurderes traktorforbud langs en vegstrekning, gjøres en grundig analyse av konsekvensene ved å tvinge traktortrafikken inn på alternative strekninger.**

#### **10. Utslag hvis regelendringene vedtas**

Hvis høringsforslaget vedtas, vil det forverre situasjonen betydelig i flere områder av landet, nettopp fordi det mangler tilfredsstillende parallellvegnett. Jamfør også de eksemplene vi refererer til i vedlegget til dette høringssvaret.

Mange av vegene som kan forventes å bli omfattet, går i jordbruksområder som er viktige for norsk kornproduksjon og sjøforsyning. Dette er en produksjon hvor det som følge av politiske føringer har vært gjennomført omfattende rasjonalisering og spesialisering av arbeidsoppgavene. Et eksempel er plantevernarbeidet. For å beskytte plantene mot skadegjørere, og samtidig redusere risikoen for skadelig miljøpåvirkning, er det i mange områder noen få landbruksentreprenører som driver leiekjøring med avansert og spesialisert utstyr, og de aktuelle jobbene må gjøres over store arealer innenfor trange tidsvinduer. For disse operasjonene er det ønskelig å tilbringe minst mulig tid på vegen, og mest mulig av tida på jordet. En typisk ekvipasje til slikt arbeid er en traktor med 50 km/t som konstruktiv hastighet, utstyrt med båret eller slept sprøyte med 40 km/t eller høyere konstruktiv hastighet, samt spesialutstyr som posisjonsbestemt autostyring til bruk utenfor veg. Dette er kostbart utstyr, og det er begrenset hvor mange som tilbyr tjenesten innen rimelig geografisk avstand. Hvis dette arbeidet blir unødige hindra fordi ekvipasjen må kjøre lange omveger, innebærer det ikke bare at arbeidsdagen blir betydelig lengre, men også at arbeidet ikke kan utføres på optimalt tidspunkt. Det kan få konsekvenser for verdien av avlinga.

Forslaget om å øke kravet til maksimal konstruktiv hastighet er et element som isolert sett gjør det vanskeligere for bonden å utøve sin næring effektivt på grunn av ulempene det vil medføre. Traktorparken i landbruket domineres helt av modeller med konstruktiv hastighet på 50 km/t eller lavere. Traktorer godkjent for høyere hastigheter vil i overskuelig framtid bare unntaksvis bli

brukt innenfor landbruket. Det vil også medføre at traktorfører vil måtte inneha førerkort i klasse CE for lastebil med tilhenger.

Den største utfordringen er tilgang på redskap godkjent for slik hastighet. Mye av landbruksredskapet som regelmessig flyttes langs veg er konstruert for 40 km/t. Noen få redskapstyper finnes i utgaver konstruert for 50 km/t. Det er også redskap i bruk som er bygd for hastigheter under 40 km/t, som derfor heller ikke i dag kan kjøres på motor- eller motortrafikkveg. For båret redskap er det traktorens konstruktive hastighet som avgjør. Utvalget av redskap godkjent for 60 km/t eller mer er nærmest ikke-eksisterende, og begrenser i praksis kun til ordinære tilhengere.

### **11. Annen bruk av landbrukstraktor/tilleggsnæring**

En del traktorer har et kombinert bruksområde, ved at bøndene eksempelvis har snøbrøyting som tilleggsnæring. Ved snøfall kjøres traktorene gjerne på motorvegene inn til byen, for raskest mulig å kunne iverksette sitt eget arbeid for å rydde veger og fortau. Mange som i dag driver slike tjenester antyder at de kan vegre seg for å ta slikt arbeid hvis det blir for komplisert å komme seg på plass med traktoren. For dem som bestiller snørydding, er det ønskelig med stor spennvidde i det som er tilgjengelig av brøyteutstyr. Eksempelvis er små traktorer godt egna i trange gater og på gangveger. Disse har i dag en konstruktiv hastighet på 40 km/t.

### **12. Tilsvarende regler i Skandinavia og Tyskland**

Vi stiller oss undrende til at det er nødvendig og riktig for Norge å skulle operere med en lavere hastighetsdifferanse for både motorveg og motortrafikkveg enn det en har i nabolanda våre, Danmark og Sverige. Tabellen på side 6 i høringsnotatet viser at den differansen vil bli lavest for Norge i Skandinavia hvis forslaget fra SVV blir implementert. Samtidig er maks-hastighetsgrensa heller ikke spesielt høy hos oss.

Et annet eksempel er Autobahn i Tyskland, hvor hastighetsdifferansen mellom tungbiler og personbiler kan være vesentlig større enn hva den er i dag er mellom traktorer og personbiler på norsk motorveg.

### **13. Alternative tiltak**

Vi har tro på at andre sikkerhetstiltak enn forbud kan bidra til å holde skadefrekvensen lav også i framtida, slik som:

- Redusere fartsgrensa ned noe fra 110 km/t i områder der det viser seg at vegstrekningen må brukes av traktor innen landbruksnæring fordi en ikke har gode alternativer.
- Ha en vegkonstruksjon som gir god mulighet for å slippe forbi trafikk
- Det er avgjørende at både traktorførere og førere av øvrige klasser er bevisste på sikkerhetsrisikoen gjennom føreropplæring og informasjonsarbeid. Mange bilførere vil på et eller annet tidspunkt også kjøre i utlandet, der hastighetsdifferansen er betydelig større enn hva tilfellet er i Norge.
- SVV kan vurdere om det er hensiktsmessig å anbefale bruk av gul varselblink ved stor hastighetsforskjell.

#### *40 eller 50 km/t som minstefart*

Vi har vurdert om en endring i minstehastighet fra 40 til 50 km/t kan være tjenlig. Dette vil gjøre hastighetsdifferansen mellom ordinær trafikk og saktegående kjøretøy mindre, og også redusere tida de saktegående kjøretøyene oppholder seg på vegen. I og med at det finnes et betydelig antall traktorer med 50 km/t som konstruktiv hastighet, er det lett å tenke at en slik ordning også vil tjene landbruket.

Etter en grundig vurdering har vi likevel konkludert med at et slikt forslag har så betydelige ulemper at det ikke kan anbefales. Et viktig motargument er at slept utstyr til traktor som regel er klassifisert til 40 km/t som maks-fart. Det medfører svært store kostnader om dette utstyret må skiftes ut for dem som ikke har tilgang til tilfredsstillende parallellvegnett på strekninger der minimumshastigheten økes. Enkelte utstyrstyper finnes heller ikke tilgjengelig for 50 km/t. Disse kostnadene vil ikke være rimelig fordelt, men falle urimelig tungt på enkeltbrukere.

Forslaget vil også sterkt begrense mulighetene for å forflytte 40 km/t-traktorer eksempelvis til brøyteoppdrag. Den samfunnsmessige kostnaden ved det har vi heller ikke mulighet til å estimere.

### *Rushtidsforbud*

For spesialtransport er det egne reguleringer som skal hindre kjøring når det er rushtid. Vi tror ikke at et slikt tiltak er relevant her. Ulykkesstatistikken vi har vist til tidligere, viser at mer enn halvparten av de registrerte ulykkene skjer utenom rushtida.

Trafikksituasjonen er svært ulik mellom tettbygde strøk og områder med lite bosetting. Det viser at rushtidsdefinisjonen er lite egnet for å regulere kjøring med traktorer og landbruksmaskiner. Innen landbruket er det avgjørende at arbeidet blir gjort når forholdene ligger til rette for det, og tilgjengelige tidsvinduer kan være trange. Også det er et argument mot å låse seg til sjablongmessige åpningstider for vegkjøring.

Trafikkens grunnregel inneholder formuleringa om at du ikke skal være *til unødige hinder*. Det anser vi å være tilstrekkelig regulerende.

## **14. Våre anbefalinger og ønsker**

Forslaget om å heve minstehastigheten for kjøretøy på motorveg og motortrafikkveg til 60 km/t kan isolert sett muligens oppfylle høringens hensikt. Konsekvensene ut over situasjonen for trafikken på motorveg og motortrafikkveg er for dårlig utredet. Ulempene i et totalbilde vil være betydelige, ved at ulykkesrisiko og øvrige ulemper flyttes til annet vegnett og forsterkes på slikt vis at totalsituasjonen mest trolig forverres.

Derfor er vår overordnede konklusjon denne (jf kap. 4):

**Norsk Landbruksrådgiving og Norges Bondelag ber om at dagens regelverk for minimumshastighet på motorveg og motortrafikkveg beholdes uforandret som i dag.**

Videre har høringen avdekket flere problemstillinger som det må arbeides videre med. Norges Bondelag og Norsk Landbruksrådgiving er parat til å ta del i dette arbeidet:

1. Kravet om *tilfredsstillende parallellvegnett* som i dag finnes i Statens Vegvesens handbok N300, *Trafikkskilt*, del 3, knyttet til skilt 502 Motorveg, ber vi om også blir tatt inn i vilkårene for bruk av skilt 503 Motortrafikkveg og skilt 306.3 Forbudt for traktor (...). På de vegene hvor det er tjenlig, ikke til nevneverdig ulempe og hvor det finnes et tilfredsstillende parallellvegnett med tilstrekkelig god samlet trafikksikkerhet, kan traktorer og andre saktegående kjøretøyer sluses over til parallellvegnettet ved hjelp av skilt 306.3. Dette kan først skje etter en grundig totalvurdering, der parallellvegnettets sikkerhet og egnethet er vurdert etter gode nok kriterier.
2. Det vil være rimelig å finne ordninger som ikke forskjellsbehandler traktorer og landbruksmaskiner fra andre kjøretøy som har lav konstruktiv hastighet. På det området er dette høringsforslaget ryddig.
3. Vegvesenet og representanter fra landbruket bør sammen utvikle en felles forståelse for hva begrepet «tilfredsstillende parallellvegnett» innebærer for traktorer og landbruksmaskiner.
4. Kravet om å ha et tilgjengelig parallellvegnett må også gjelde landbruksmaskiner ved midlertidige omkjøringer, der dette er relevant.
5. Uavhengig av utfallet av denne høringa vil vi be om at Statens Vegvesen, sammen med representanter fra landbruket, starter et arbeid som sikrer at traktorer og landbruksmaskiner også blir tatt hensyn i Håndbok N100, og i øvrige krav knyttet til utforming og planlegging av veger og transportårer og til trafikkhandteringa på disse.



Med vennlig hilsen

*Elektronisk godkjent, uten underskrift*

Norsk Landbruksrådgiving

Bjarne Holm  
direktør

Jogeir M. Agjeld  
fagansvarlig maskinteknikk

Norges Bondelag

Jarle Bergsjø  
næringspolitisk sjef

Amund Johnsrud  
seniorrådgiver

Vedlegg

- Problemstreknings med manglende/utilstrekkelig parallellvegnett - eksempler

## Vedlegg

### *Problemstrekninger med manglende/utilstrekkelig parallellvegnett - eksempler*

#### Østfold

##### *Sarpsborg*

Østfold Bondelag skriver det er avgjørende at Sandesundbrua holdes åpen for traktorer og annen motorredskap med minimumshastighet på 40 km/t også i framtida. Dette fordi et forbud vil gjøre det vanskelig for næringsutøvere i landbruket å krysse Glomma med dagens alternativ om Sarpefossen, og fordi ei slik omkjøring vil bety økt traktortrafikk i bysentrum. For at ikke hastighetsforskjellen skal bli for stor foreslår de at hastigheten settes fra dagens 100 km/t til 90 km/t fra Årum til Grålum på E6. Dette vil gi en forskjell på 50 km/t, som vil være det samme som forslaget med en minimumshastighet på 60 km/t på veier med fartsgrense på 110 km/t.

Dersom dette ikke er mulig understreker fylkesbondelaget det som avgjørende at traktorer med minimumshastighet på 40 km/t fortsatt kan benytte Sandesundbrua på E6 som omkjøringsvei når broa over Sarpefossen er stengt.

#### Akershus

##### *E6: Strekningen Vinterbro – Moss*

Fra Vestby til Moss er det et godt alternativ å kjøre gamle E6 om Hølen. Dagens vegnett rundt Korsegårds-krysset – Vestby, gjør det imidlertid ikke mulig å kjøre lovlig med fullastet kornhenger til Vestby.

##### *E18: Strekningen Elvestad-Retvedt*

Der går det alternativt vei langs denne strekningen (gamle E18), men hvis man har vært i Indre Østfold og kjører til Kråkstad på den gamle E18, så må man krysse over «nye E18» for å komme inn på E18 igjen der den går over fra motorvei til vanlig fylkesvei. Denne kryssingen av veibanen med traktor/redskap er absolutt ikke ufarlig. Det er derfor mange som kjører motorveien fra Elvestad til Retvedt, for å slippe å krysse veien. Denne muligheten blir da borte ved å heve krav til minstehastighet.

#### Oppland

##### *Frya-sletta*

Langs E6 over Fryasletta mangler det 700 meter lokalveg. Dermed må traktortrafikken bruke tre kilometer av nye E6, der deler av vegen er motortrafikkveg. Det er stor landbrukstrafikk i området, og mange som må passere strekningen. Bøndene her opplever situasjonen som ugrei. Hvis hastighetskravet på motortrafikkveg endres, må deler av E6 klassifiseres ned fra motortrafikkveg siden det ikke finnes reelle parallellveger.

#### Buskerud

Ifølge fylkesbondelaget i Buskerud er det få strekninger med motorvei. I dag gjelder det E18 fra grensa mellom Lier og Asker til grensa mellom Drammen og Sande. Det er planlagt motorveistandard på ny E16 fra Skaret til kryss på Veien og på ny E134 fra Dagslett til E18 i Lier. Motortrafikkvei har de på noen strekninger på E134 mellom Drammen og Kongsberg, på Rv 7 mellom Sokna og Ørgenvika og planlagt strekning på E16 mellom Veien og grensa til Innlandet fylkeskommune. Det er alternative ruter på de fleste av disse strekningene, men det mangler på deler av strekningene langs E134.

TrøndelagLevanger

Midt på 2000-tallet ble det bestemt en nullvisjon for E6 fra Stjørdal til Levanger. Som et ledd i dette arbeidet ble det innført forbud mot traktorer langs E6. Tidsskriftet Bedre Gardsdrift omtalte situasjonen i 2008, og listet da opp disse momentene:

<i>E6</i>	<i>alternativet: Gjennom Levanger sentrum</i>
5,9 kilometer	6,4 km
90 km/t	Redusert fartsgrense
Mye av strekningen forbudt for forbikjøring, deler av strekningen med midtdeler	Forbikjøring ikke mulig langs mye av strekningen, men heller ikke forbudt
Ingen fotgjengeroverganger	Mer enn 25 fotgjengeroverganger
Ingen lyskryss, rundkjøringer eller fartshumper	Tre lyskryss, to rundkjøringer og to fartshumper
Forkjøringsveg med en avkjørsel	Over 30 vegkryss totalt, mange med vikeplikt
Ekstra vegbredde med ekstra vegskulder	Fortau og parkering på begge sider langs deler av vegen
Passerer jordbruksarealer og utmark	Bykjerne med butikker, skoler, sjukehus, bensinstasjoner og boliger tett inntil vegen

Statens Vegvesens seksjonsleder erkjente at traktoren ble flyttet til et mer komplekst trafikkbilde, samt at det ikke var foretatt noen spesifikk vurdering av risikoen ved å flytte traktortrafikken.

Stjørdal

Norsk Landbruksrådgiving Trøndelag driver to gardsbruk: Et like nord for Stjørdal sentrum, og et like sør for sentrum. Flere bønder i området er i en tilsvarende situasjon.

For å drive denne jorda må traktorer og alt av redskaper forflyttes mellom de to lokasjonene.

Langs strekningen er det delvis motorveg/motortrafikkveg, og deler av strekningen er i dag skiltet *forbudt for traktor*. Langs den strekningen som i dag er forbudt for traktor går det en parallellveg som oppleves som trygg og tilfredsstillende. Om forslaget om å heve kravet til minste konstruktive hastighet på motorveg/motortrafikkveg innføres, må traktorkjøringa skje gjennom et boligfelt med trang veg, hekker og lekende barn. «Der vil det være så farlig å kjøre traktor at jeg slett ikke er sikker på om jeg våger å gjøre det» sier en av de aktuelle traktorførerne.