

Det vert vist til følgjande spørsmål frå Per Jarle Valvatne 3. september 2021:

*«I år har Kystskogbruket presentert TØI-rapporten «Samfunnsøkonomisk nytte av å fjerne flaskehalsane på kommunale vegar». I den samanhengen kjem det opp ei problemstilling som går på vektclassar på kommunale og fylkeskommunale vegar. Representantar for landbruksnæringane hevdar at mange vegar kan oppklassifiserast utan store kostnader. Kjøyring med større lass på vegane vil gje betre økonomi for landbruksnæringane og samstundes kunne redusere utsleppa frå transporten monaleg. Har Vestland fylkeskommune ein strategi på korleis flaskehalsane på fylkeskommunale vegar skal kunne utbetrast og er oppklassifisering av vektclassar og punktutbetring med i vurderingane?»*

Generell avgrensing for fylkesvegnettet er maks køyretøylengde 19,5 m og 50 tonn totalvekt. På vegar som er særskilt tillate for tømmertransport med større køyretøy er maksimumsgrensa 24 m vogntog lengde og 60 tonn totalvekt.

Bruken av fylkesvegnettet i Vestland er regulert av veglistene. Formelt er det Statens vegvesen (SVV) som har fullmakt og ansvar for oppdatering av veglistene. Fylkeskommunen som vegeigar er i dialog med SVV, og gir innspel i spørsmål om t.d. opning for lengre/ tyngre køyretøy på deler av fylkesvegnettet. Dette må gjerast etter vurdering av mellom anna vegbreidde, horisontal- og vertikalkurvatur, samt bereevne (vegdekke, bruer og støttemurar) og generell trafikktryggleik.

Vestland fylkeskommune har ved fleire høve fått innspel om å tillate større køyretøy frå mange aktørar, inkludert skogbruksnæringa. Avdelingsdirektør for infrastruktur og veg vil her oppmode dei ulike aktørane i bransjen om å koordinere innspela, slik at det går klart fram kva strekningar som bør prioriterast for opning etter bransjen sitt syn.

Det vert for tida arbeidd med ei liste med forslag til vegstrekningar for skogbruksnæringa som er utforma av AT Skog (skogeigarsamvirke for m.a. Vestland og Rogaland). Lista vert vurdert etter kriteria som er nemnt over. I nokre tilfelle kan vegen opnast for lengre og tyngre vogntog, i andre tilfelle kan vegen ikkje skrivast opp til lengre og tyngre last.

Grunngjevinga for kvifor ei strekning ikkje kan opnast vil vere ulik. Dette kan vere krapp kurvatur, eller ei bru eller støttemur som ikkje vil tole ekstra belastning.

Tilnærminga til behova for skogbruksnæringa er hovudsakleg basert på dialog/ innspel frå bransjen sjølv, og det er ikkje etablert ein eigen strategi for dette arbeidet. Det er heller ikkje sett av egne midlar særskilt til oppgradering av fylkesvegnettet for å tillate lengre og tyngre køyretøy. Slike tiltak vil dermed måtte konkurrere med andre tiltak på fylkesvegnettet i Vestland.

Sjølv om det ikkje er etablert ein eigen strategi for tømmertransport, bør det peikast på at RTP 2022 - 2033 mellom anna vil utgreie spørsmålet om viktige vegar for næringslivet. Det er naturleg at behova for skogbruksnæringa også vil bli omtala her.

Avdelingsdirektør for infrastruktur og veg vil også vise til at det ikkje berre er i skogbruksnæringa at bransjen etterlyser opning for større og tyngre vogntog. Vi vil derfor også arbeide vidare med vurdering av opning for modulvogntog (maks lengde 25,25 m og totalvekt 60 tonn) på deler av fylkesvegnettet i Vestland.