



Innst. 274 S

(2010–2011)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:84 S (2010–2011)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å vintersikre utenlandske trailere på norske veier

Til Stortinget

Sammendrag

I representantforslaget fremmes følgende forslag:

«I

Stortinget ber regjeringen legge frem konkrete forslag om økt sikkerhet ved vinterkjøring med norske og spesielt utenlandske trailere på norske veier, herunder krav om mønsterdybde, forbud mot enkelte typer vogntog ved utsatte fjelloverganger, et strengere strafferegime spesielt for utenlandske sjåfører og bruk av trailerkolonner på utsatte veier.

II

Stortinget ber regjeringen intensivere kontroller av grenseoverganger og fergeankomster der man nedlegger bruksforbud etter vegtrafikkloven hvis kjøretøy ikke er egnet til å kjøre på vinterføre, samt sørge for at det blir utarbeidet og lagt ut enkelt informasjonsmateriell på ferger og grenseoverganger om hvordan vintertrafikk avvikles i Norge, om kolonnekjøring, kjettingbruk osv.»

For nærmere redegjørelse for forslaget vises til dokumentet.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Anne Marit Bjørnflaten, Susanne Bratli, Freddy de Ruiten, Gorm Kjernli, Magne Rommetveit og Tone Merete Sønsterud, fra Fremskrittspartiet, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen, Bård Hoksrud og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker, Lars Myraune og Ingjerd Schou, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Senterpartiet, Janne Sjelmo Nordås, og fra Kristelig Folkeparti, lederen Knut Arild Hareide, viser til et langt svarbrev til komiteen, datert 9. mars 2011, fra statsråd Magnhild Meltveit Kleppa i saken, hvor hun går inn på detaljer knyttet til vinterferdsel med tunge kjøretøy i Norge generelt og utenlandske kjøretøyer spesielt.

Komiteen viser til at så vel representantforslaget som svarbrevet fra statsråden er svært detaljert. Komiteen vurderer mye av innholdet som tekniske/faglige forhold som det tillegger utøvende vegstyresmakt å håndtere.

Komiteen er imidlertid helt enig med forslagsstillerne i at forholdene som beskrives, og som stadig er fremme i mediene i vinterhalvåret, er bekymringsfulle.

Komiteen forutsetter derfor at statsråden iverksetter nødvendige tiltak for å sørge for at alle tunge kjøretøy på norske vinterveier er forsvarlig og forskriftsmessig utstyrt. Komiteen forutsetter også at det intensiveres kontroller, og at farlige og dårlig skodde kjøretøy ikke får kjøre på norske vinterveier.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, foreslår at forslaget vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at utenlandske trailere hver eneste vinter er involvert i ulykker på norske veier, både fordi trailerne ikke er utstyrt for vinterføre og fordi mange sjåfører har liten erfaring med kjøring vinterstid. Det er positivt for norsk økonomi at utenlandske aktører får levere varer i Norge uten kostbar omlasting, men noe må gjøres med sikkerheten. Disse medlemmer registrerer dessverre at tendensen ser ut til å peke i retning av at stadig flere utenlandske trailere får problemer på norske vinterveier.

Disse medlemmer viser til at statsråden i sitt svar av 9. mars 2011 tydeligvis har oppfattet forslagsstillerne dit hen at det ønskes et strengere strafferegime spesielt for utenlandske sjåfører. Disse medlemmer vil understreke at formuleringen i representantforslaget lød som følger:

«et strengere strafferegime for utenlandske trailersjåfører slik at norske og utenlandske sjåfører blir likebehandlet.»

Disse medlemmer mener i likhet med statsråden at sanksjonene for regelbrudd er og må være like strenge for norske og utenlandske sjåfører, og at et strengere strafferegime overfor utenlandske sjåfører i forhold til norske vil stride mot Norges internasjonale forpliktelser.

Disse medlemmer har merket seg synspunkter fra NLF om at norske sjåfører faktisk opplever situasjonen omvendt; altså slik at norske lover og bestemmelser som gjelder i Norge, praktiseres mindre strengt for utenlandske vogntog i forhold til norske. I likhet med NLF mener også disse medlemmer at kjøretøy uansett opprinnelse må få bruksforbud dersom det mangler vinterutrustning i tråd med regelverk. Disse medlemmer har merket seg at statsråden i sine kommentarer til forslag om å forby enkelte typer vogntog på utsatte fjelloverganger, avviser løsningen med henvisning til at største tillatte akselvekt da må økes. Disse medlemmer anbefaler likevel en slik løsning. Norsk veinett bør være dimensjonert for å tåle treakslede trekkvogner.

Disse medlemmer viser til at statsråden i sitt svar av 9. mars 2011 skriver at nye dekk til tungtransporten har en mønsterdybde på mellom 12 og 15 millimeter, og at mønsterdybden slites ned til 10 millimeter i løpet av en vintersesong. Disse medlemmer er usikker på om statsråden her opererer

med riktig tall. Ifølge NLF leveres dekk til drivhjul med mønsterdybde på mellom 18 og 22 millimeter.

Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til brevet fra Norges Lastebileier-Forbund (NLF) av 23. mars 2011 til transport- og kommunikasjonskomiteen angående saken.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til Dokument 8:84 S (2010–2011), og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen legge frem konkrete forslag om økt sikkerhet ved vinterkjøring med norske og spesielt utenlandske trailere på norske veier, herunder krav om mønsterdybde, forbud mot enkelte typer vogntog ved utsatte fjelloverganger, et strengere strafferegime spesielt for utenlandske sjåfører og bruk av trailerkolonner på utsatte veier.»

«Stortinget ber regjeringen intensivere kontroller av grenseoverganger og fergeankomster der man nedlegger bruksforbud etter vegtrafikkloven hvis kjøretøy ikke er egnet til å kjøre på vinterføre, samt sørge for at det blir utarbeidet og lagt ut enkelt informasjonsmaterieell på ferger og grenseoverganger om hvordan vintertrafikk avvikles i Norge, om kolonnekjøring, kjettingbruk osv.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen legge frem konkrete forslag om økt sikkerhet ved vinterkjøring med norske og spesielt utenlandske trailere på norske veier, herunder krav om mønsterdybde, forbud mot enkelte typer vogntog ved utsatte fjelloverganger, et strengere strafferegime spesielt for utenlandske sjåfører og bruk av trailerkolonner på utsatte veier.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen intensivere kontroller av grenseoverganger og fergeankomster der man nedlegger bruksforbud etter vegtrafikkloven hvis kjøretøy ikke er egnet til å kjøre på vinterføre, samt sørge for at det blir utarbeidet og lagt ut enkelt informasjonsmaterieell på ferger og grenseoverganger om hvordan vintertrafikk avvikles i Norge, om kolonnekjøring, kjettingbruk osv.»

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kristelig Folkeparti.

Komiteen viser ellers til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

Dokument 8:84 S (2010–2011) – representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å vintersikre utenlandske trailere på norske veier – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 29. mars 2011

Knut Arild Hareide
leder

Øyvind Halleraker
ordfører

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 9. mars 2011

Representantforslag, Dok 8:84 S (2010-2011) fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Jan-Henrik Fredriksen, Ingebjørg Godskesen og Arne Sortevik om å vintersikre utenlandske trailere på norske veier

Jeg viser til brev av 17. februar 2011 fra Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité hvor det bes om Samferdselsdepartementets uttalelse om å vintersikre utenlandske trailere på norske veier. I forslaget bes det lagt frem konkrete forslag til krav om mønsterdybde, forbud mot enkelte typer vogntog ved utsatte fjelloverganger, et strengere strafferegime spesielt for utenlandske sjåfører og bruk av trailerkolonner på utsatte veier. Det bes videre om å intensivere kontrollen ved grenseoverganger og fergeankomster, samt utarbeidet og lagt ut enkelt informasjonsmateriell på ferger og grenseoverganger om hvordan vintertrafikk avvikles i Norge, om kolonnekjøring, kjettingbruk osv.

Samferdselsdepartementet er opptatt av god fremkommelighet på norske vinterveier. Årsaken til at det oppstår uønskede hendelser med vogntog på norske vinterveier, er ofte en kombinasjon av uegnede kjøretøy, dårlige dekk/kjettinger og uerfarne sjåfører med norske vær- og vinterforhold. Utekontrollen i Statens vegvesen gjennomfører derfor målrettede kontroller, med økt fokus på kjøretøy som ikke har gode nok dekk og kjettinger, eller av andre grunner ikke er egnet til kjøring på vinterføre. Oversikter fra Statens vegvesen viser dessverre at problemene knyttet til framkommelighet på norske vinterveier ikke er begrenset til utenlandske vogntog – dette berører i høyeste grad også norske kjøretøy.

I vinterhalvåret er godt veggrep viktig for framkommeligheten og trafikksikkerheten på norske veier. Kravet om 3 mm mønsterdybde ble innført i 2007 som del av Statens vegvesens tiltakspakke for å bedre framkommeligheten på norske veier ("vinterpakken"). Det ble samtidig innført krav om at kjettinger skal medbringes for kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg, og at disse skal være av metall eller stål.

Vegdirektoratet har for tiden på høring et forslag om åpning for bruk av tyngre pigger (6 g) på biler og tilhengere med tillatt totalvekt over 12 000 kg og buss med tillatt totalvekt over 5 000 kg. Bakgrunnen for forslaget er etterspørsel fra transportbransjen, som i Nord-Norge og kyststrøkene opplever at piggene som er tillatt etter dagens regelverk (3 g) ikke gir tilstrekkelig veggrep.

Samferdselsdepartementet har gitt Vegdirektoratet i oppdrag å undersøke om innføringen av vinterdekkpåbud i Sverige og Finland har gitt en lavere ulykkesfrekvens på vinterføre. Departementet vil bl.a. på grunnlag av undersøkelsens konklusjoner vurdere om et slikt krav også bør innføres i Norge.

Når det gjelder nye dekk til tungtransport leveres disse med mønsterdybde mellom 12 og 15 mm. Mønsterdybden slittes imidlertid ned til under 10 mm i løpet av en vintersesong. Et krav om mønsterdybde på 10 mm på driv- og styrende aksel vil derfor være problematisk, ettersom det vil føre til at dekkene må byttes ut opptil flere ganger hver sesong. Jeg finner derfor det ikke hensiktsmessig å innføre et slikt krav.

Fordelen med treakslede trekkvogner (i forhold til toakslede trekkvogner) er at semitrailerens vekt kan overføres til trekkvognens drivaksel. Dette medfører imidlertid at største tillatte akselvekt på drivakselen overskrides. Dersom toakslede trekkvogner forbyes som foreslått, vil det derfor bli nødvendig samtidig å øke den tillatte akselvekten på drivakselen, noe som vil øke kjøretøyets belastning på veien. Jeg anser derfor ikke et slikt påbud som tilrådelig.

I forbindelse med innføringen av "vinterpakken" i 2007 ble det vurdert å ta i bruk særskilte restriksjoner for visse typer kjøretøy på særlig vanskelige vegstrekninger. Det ble da ansett som et bedre alternativ å begrense bruken, fremfor å forby utvalgte kjøretøytyper. Det ble samtidig vurdert slik at tiltaket ikke kunne rettes bare mot toakslede ("Europastandard") trekkvogner, da dette ville kunne virke som en handelshindring. Jeg kan ikke se at det har kommet nye momenter i saken som tilsier at dette bør vurderes på nytt.

Kolonnekjøring brukes allerede i stor utstrekning på fjelloverganger. Dette tiltak kan også ved behov anvendes andre steder enn på fjelloverganger. På Sørlandet for eksempel har dette gitt gode resultater for framkommelighet på andre vegstrekninger. Etter Statens vegvesens retningslinjer for kolonnekjøring skal tiltaket iverksettes når vær- og føreforhold er så vanskelige at det er fare for at kjøretøy kan sette seg fast. Slike vedtak treffes av Regionvegkontoret.

Kjøretøy som åpenbart ikke er i tilfredsstillende teknisk stand eller ikke er tilstrekkelig utstyrt etter forholdene (vinterdekk, kjettinger), skal ikke tas med i kolonnen. Det er brøytemannskapet som har rett til å bestemme kolonnens sammensetning. Kravene er situasjonsavhengige; de knytter seg til det konkrete kjøretøyets egnethet på den aktuelle vegstrekningen,

under de konkrete føreforhold. Det er ikke hensiktsmessig å gi generelle krav om kolonnekjøring for hele kjøretøygrupper.

Sanksjonene for regelbrudd er og må være like strenge for norske og utenlandske sjåfører - et strengere strafferegime overfor utenlandske sjåfører vil stride mot våre internasjonale forpliktelser. Jeg må her igjen presisere at problemer knyttet til trafikksikkerhet på norske vinterveger ikke bare gjelder for utenlandske vogntog. Alle som ferdes på norske veger, har til enhver tid et ansvar for å være skodd for å sikre tilstrekkelig veggrep i forhold til føret.

Som kjent ble vegtrafikkloven nylig endret slik at Statens vegvesen nå har hjemmel til selv å fjerne kjøretøy som har kjørt seg fast og er til hinder for fremkommeligheten. Tidligere var det bare politiet som hadde denne myndigheten. Det blir nå enklere for vegmyndighetene å gjenopprette fremkommeligheten på norske vinterveger.

Utekontrollen i Statens vegvesen gjennomfører som nevnt målrettede kontroller, og fokuserer for eksempel konkret på kjøretøy som ikke er egnet til å kjøre på vinterføre, som har dårlige dekk og/eller mangler kjettinger. Kjøretøy med slike mangler vil som regel få bruksforbud og bli tatt ut av trafikken. Det foregår i tillegg en kontinuerlig vurdering av om de tekniske kravene til dekkutrustning er formåls-

tjenlige med hensyn til en trygg ferdsel på norske vinterveger.

Statens vegvesen rapporterer om intensiverte kontroller der blant annet mange utenlandske kjøretøy blir stoppet. Kontroller er også gjennomført ved ferjekaier. Region sør har satt inn ekstra mannskap og gjennomført kontroller i Vest-Agder med godt resultat.

Også politiet har hatt økt fokus på kontroll av dekk og kjettinger i forbindelse med trafikkontroller. Kjøretøy med manglende dekkutrustning vil som regel bli ilagt bruksforbud. Etter omstendighetene vil forholdet kunne føre til gebyrileggelse eller anmeldelse, med bot/fengselsstraff og tap av førerett som mulige følger.

Statens vegvesen har utgitt en informasjonsbrosjyre, ”Donna Diesel”, som blant annet tar opp krav til mønsterdybde og kjettinger. Brosjyren er tilgjengelig på flere språk.

Jeg finner på denne bakgrunn foreløpig ikke behov for ytterligere regelendringer, men forutsetter at både Statens vegvesen og politiet har fokus på utfordringer knyttet til trafikksikkerhet og utnytter de mulighetene som gjeldende regelverk gir. Hvorvidt det skal innføres påbud om bruk av vinterdekk i bestemte vinter måneder vil som nevnt bli vurdert etter at Vegdirektoratet har undersøkt virkningen av et slikt påbud i Sverige og Finland.

