



*Ope brev - 8. februar 2013
til Samferdsleminister Marit Arnstad
og Landbruksminister Trygve Slagsvold Vedum*

Rydd i trafikkreglane – no!

Stadige innspel frå heile landet viser at trafikkreglane i den praktiske kvardagen er eit svært viktig rammevilkår for norske bønder, ofte med utslag som ingen politikar har meint slik.

Regelverket for traktor har knappast vore oppdatert sidan den gongen ein vanleg landbrukstraktor hadde 60 hestekrefter og gjekk i 30 km/h, med vekt som ein litt stor personbil. Etter som andre reglar er blitt endra, og traktorane er blitt større og større, har traktorane vakse seg inn i andre regelverk enn dei er meinte å vere underlagt. Samstundes har landbruket endra seg svært mykje, og traktorbruken deretter.

Det å kunne bruke traktoren på trygt vis, utan unødige hinder, er ein føresetnad for å kunne drive landbruk som i dag.

Vi ber om ein omfattande revisjon av regelverket. Det vil gjere det enklare for tenestefolk frå ulike etatar å handheve regelverket, og traktorføraren vil kunne vite kva reglar som gjeld. Ein slik revisjon vil også redusere Vegdirektoratets behov for å gjere tolkingar og vurderingar, og den vil gi færre utilsikta uheldige utslag.

Stundom blir det sett fram ytringar kring konkurransesituasjonen mellom traktor og andre køyretøy. Vi finn det difor rett å peike på at traktortransport aldri vil kunne konkurrere økonomisk med lastebiltransport, då kostnaden er langt høgare pr. kilometer for traktor enn for lastebil. Derimot har traktoren andre eigenskapar som ei kombinasjonsmaskin, som lar den fyller viktige samfunnsoppdrag. Vi vil også understreke at brevet primært gjeld problemstillingar der tyngda av bruken er knytt til jord- og skogbruk.

I framhaldet av brevet vil vi peike på emne som er særleg viktige å få svar på, fordelt på to bolkar: Først emne som snarast bør takast tak i, og deretter døme på problemstillingar som viser behovet for ein samla gjennomgang av alt regelverk for landbruksmaskiner i trafikken.

Vi ber om svar frå dei to statsrådene som har eit særleg ansvar for dette, knytt til punkta under:

a) Kva vil bli gjort?

b) Kor snart vi kan vente oss tenelege resultat?

1: Førarrett og breiddereglar

Dette er reglar som det hastar å få rydda i, og som kan endrast frittstående frå andre reglar, utan at det har konsekvensar for andre enn dei som nyttar traktor.

Føraropplæringa og yrkessjåførkompetansen

Alle med førarkort tatt etter 01.01.2005 må ha klasse CE (vogntog) for å kunne køyre traktor med høgare hastigheit enn 40 km/h. Det er urimeleg strengt. Samstundes tillet den gamle ordninga at alle med førarkort klasse B kunne køyre traktor, utan farts- eller vektgrenser. Det er eit urimeleg lågt krav.

Opplæringa til klasse T er særst svak: Læreverket er beint ut dårleg, det gir ingen svar på mange av dei viktigaste spørsmåla om traktorkøyring, og ikkje tilpassa verken traktorparken eller bruksområda i

dag. Ein konsekvens av dette er at dei som tar klasse T ikkje har god nok kunnskap til å køyre så trygt som dei kunne gjort med ei god opplæring.

For å gi opplæring på traktor, er det nok at køyreskulelæraren har utdanning for å gi klasse B. Under opplæringa til sjåførskulelærar klasse B finst der ingenting knytt til traktor, sjølv om det å køyre traktor er svært mykje annleis og stiller heilt andre krav til føraren enn ein personbil.

Dersom du treng klasse CE for å køyre ein traktor, og lasset er slik at det kunne vore naturleg at nokon betaler ei godtgjersle for transporten, må føraren også ha yrkessjåførkompetanse. Dette kurset er ikkje tilpassa eller tiltenkt transport med traktor. Om vi fordeler kostnaden for yrkessjåførkompetanse og opplæring klasse CE over ein 20-årsperiode, er årskostnaden nær 15 000 kroner. Kravet gjeld like mykje om du køyrer ved til kårfolket, om du køyrer rundballar for naboen eller om du driv omfattande anleggsverksemd.

Vi ber om at førarkortreglane blir endra, og at klasse T får tre trinn. Første trinn ynskjer vi som i dag, med avgrensing til 40 km/h og 25 tonn tillatt totalvekt. Alle som har hatt klasse T i meir enn to år eller er over 21 år får automatisk rett til å køyre traktor med 50 km/h som toppfart, og utan grense for tillatt totalvekt. Som trinn tre ber vi om at dei som har slikt behov kan ta eit tilleggskurs som opphevar fartsgrensa. Vidare ber vi om at forholdet til traktorar i trafikken blir tatt inn i all føraropplæring. Det må lagast ein heilt ny læreplan og eit heilt nytt læreverk for klasse T, og det må stillast høgare krav til køyreskulelærarane for å kunne gi opplæring på klasse T. Eit viktig mål med endringane må vere å betre tryggleiken knytt til traktor i trafikken.

Breiddereglane, brei reiskap, breie dekk, beltetraktorar og merking av breitt utstyr

I august 2009 kom ein rapport frå ei arbeidsgruppe utnemnd av Samferdsledepartementet, om breie landbruksmaskiner. Før denne rapporten var det stadig strid og trøbbel med den eksisterande generelle dispensasjonen for køyring med breie landbruksmaskiner, den såkalla femkilometersregelen. Ei mellombels tolking av denne regelen vart sendt ut frå Samferdsledepartementet, og den tolkinga gjeld enno. Arbeidsgruppa kom med ei delt innstilling, der vi hevdar at fleirtalets syn byggjer for mykje på synsing og for lite på fakta.

Stadig kjem det tilbakemelding frå bønder som har problem med den mellombelse regeltolkinga. Det er stor uvisse kring bruk av breie dekk og registrering og bruk av beltetraktor breiare enn 2,55 meter. Fornuftige ting som heile gruppa var samde om blir ikkje innført så lenge saka ligg i ei skuff. Til dømes gjeld dette krav til merking av breitt utstyr (i dag er det einast krav til merking av brei last).

Ei opprydding i dette regelverket vil neppe føre til nemneverdig meir køyring med breitt utstyr langs veg, men bidra til at køyringa som alt i dag finn stad skjer under eit ryddig og handterbart regelverk.

Vi ber om at regjeringa børstar støvet av rapporten frå arbeidsgruppa, og innfører framlegget frå mindretalet i gruppa, samstundes som krava til føraropplæringa blir skjerpa, noko som vil bidra til at tryggleiken totalt sett blir betra.

Kjettingkravet

Frå 1. november til første måndag etter påske må alle traktorar med tillatt totalvekt over 3500 kg ha med seg tre kjettingar, pluss eventuelt to til tilhengaren, uansett kor kort dei køyrer på offentlig veg. Dette er eit krav som slett ikkje kan vere meint for traktor, men for køyrety med langt større aksjonsradius. Kravet er nærast uråd å etterkome reint praktisk, og blir einast handheva sporadisk, med tilfeldige offer.

Vi meiner at landbruksmaskiner, som alle andre, støtt skal vere skodd etter forholda. Det fører med seg at traktoren etter behov skal bruke kjettingar. Ut over det er det ikkje hensiktsmessig at traktoren skal vere omfatta av kjettingkravet, og vi ber om at traktoren blir unntatt frå kravet.

2: Revisjon av alle trafikkreglar for traktor

Det er behov for ein gjennomgripande revisjon av regelverket knytt til landbruksmaskiner i trafikken, for å ta tak i ting som til dagleg er til unødige hinder, og for å ruste regelverket for notida og framtida.

Definisjonen av traktor

Mange av problema nemnde i dette brevet kan ha samanheng med at traktoren i Noreg er definert inn under samleposten *køyrety*, mens fleire andre land skil mellom *motorkøyrety* og *landbruks- eller skogbrukstraktor*. Ved å trekke ut traktoren frå samleomgrepet *køyrety* vil regelverk meint for ulike variantar av bilar ikkje utilsikta bli gjeldande for traktor. Blir det samstundes bygd eit nytt parallelt regelverk for traktor, vil dette kunne vere skreddarsydd på slikt vis at det har ønska effekt, det vil vere langt enklare å formidle, og det vil vere lettare å handheve.

Vi ber om at landbruks- og skogbrukstraktor blir oppretta som ein eigen klasse køyrety, med naudsynt revisjon av øvrig regelverk som følgje.

Forbod mot traktor

Rundt stadig fleire norske tettstader blir det bygd omkøyingsvegar, for å få farlegaste trafikken ut av sentrum. Desse omkøyingsvegane, og etter kvart også ei rekkje andre vegar, får skiltet *forbod mot traktor*. Ein ting er at gjeldande handheving av skiltet er basert på tolkinga frå ein språkprofessor, men like ille er det at konsekvensane av skiltinga ser ut til å vere lite gjennomtenkt. For kva er det som er så mykje tryggare med å tvinge landbruksmaskinene til å køyre gjennom hovudgata i ein bykjerne, i staden for at dei held seg ute på ein veg fri for mjuke trafikkantar? I Bedre Gardsdrift nr. 7/2008 er Levanger omtalt som døme, der traktorane må passere eit sentrum med meir enn 25 fotgjengarovergangar, 30 kryss og til dels smal vegbane, i staden for å kunne køyre den breie E6-en som går midt gjennom kornårkrane.

Vi ber om at vurderingar om trafikktryggleik for andre trafikkantar, tryggleik ved å ha landbruksmaskiner på den aktuelle vegen, og landbrukets behov blir utførte med ei anna vektlegging av dei ulike faktorane enn i dag, og vurdering av om det lar seg gjere å oppnå ønska trafikktryggleik ved å bruke skiltet på anna vis enn i dag.

Køyring med frontreiskap

Bruk av frontreiskap på traktor er både naturleg og naudsynt, men bidrar til farlege situasjonar. Synet på kva som blir godtatt og ikkje av type frontreiskap, last og posisjonen til utstyret varierer frå kontrollør til kontrollør.

Her må det til nye, godt funderte tilrådingar.

Vektreglane for tilhengar

Reglane for tilhengarvekt er likeins for traktor ein traktor i 40 km/h er som for lastebil, enda rørsleenergien er svært mykje mindre. Regelverket er vanskeleg å handtere og gir til dels svært låge nyttelaster.

Dette bør forenklast og vurderast på traktorens kår, gjerne som ein konsekvens av endring av definisjonen av traktor.

Krav til skrivar

Kvart år får ymse traktorar køyreforbod fordi dei manglar fartsskrivar. Som regel vert køyreforbodet anka av traktoreigaren, trekt av ankemyndigheita, men i fleire høve har traktoreigaren gitt opp kampen og selt traktoren vidare – utan skrivar.

Alle traktorar som vert leverte i Noreg, er også tilgjengelege med tilsvarande spesifikasjonar i dominante europeiske land, utan at dei der blir underlagt reglar som krev fartsskrivar. Reglane det blir vist til frå norske kontrollørar spring ut av eit EU-regelverk. Såleis er det til å undrast over at tilfeldig utvalde norske traktorar må ha skrivar, mens same traktoren kan gå utan skrivar innanfor EU sine grenser. Nær samtlege traktorar som til no er stoppa er dessutan slik konstruerte at forsøk på å monterte skrivar er blitt underkjent, fordi traktoren reint teknisk ikkje er eigna for skrivar.

Vi ber om ei avklaring på dette spørsmålet. Ved å endre definisjonen av traktor vil kravet automatisk falle bort.

Registreringskrav brei reiskap

For tilhengar er det registreringsplikt, mens tilhengarreiskap ikkje er registrerbar. Definisjonen på tilhengar er slik at ymse som er meint å vere tilhengarreiskap likevel blir registreringspliktig, men

reiskapen kan ikkje registrerast fordi den til dømes er for brei til å bli typegodkjent. Likeins er det uklare grenser mellom registreringspliktig og ikkje registreringspliktig vogn.
Her må det ryddast opp.

Frakt av brei last

I formuleringane i regelverket for transport av brei last er ikkje traktor spesifikt nemnt, til skilnad frå lastebil. Dette fører til at enkelte kontrollørar konsekvent nektar traktor å køyre last med overbreidde, enda traktoren i visse høve er det mest eigna køyretyet til slik køyring.
Samfunnet vil vere tent med at traktoren har høve til å transportere brei last.

Meir enn ein tilhengar

I enkelte høve kan bruk av to tilhengarar redusere omfanget av traktorkøyning langs veg. I andre høve er det naudsynt å ha høve til å køyre ein kombinert reiskap med meir enn eitt ledd som ei eining. Det er opna for lastebilvogntog med meir enn ein tilhengar, mens for traktor blir det av vegstyresmaktene peika på at grammatikken i lovverket ("tilhengar" versus "tilhengarar") betyr at meir enn ein tilhengar ikkje er lov. I mange nærliggande land er to tilhengarar lov, og likeins slept reiskap med meir enn eitt ledd.

Vi ber om at regelverket blir revidert, slik at det vert høve til fornuftig bruk av slept reiskap med meir enn eitt ledd, og til bruk av to tilhengarar.

Bruk av traktor som følgekøyrety

I dag er det ikkje lov å bruke traktor som følgekøyrety, då einast person- eller liten varebil er godtatt til dette. I mange situasjonar vil traktor kunne fungere fullgodt som følgekøyrety.

Traktor må få høve til å vere følgekøyrety.

Typegodkjenningsrutinar

Fordi dei skal brukast under så mange ulike forhold, vert traktorar leverte i svært mange variantar. Produsentane gjer stadig endringar på utstyret, og det skal svært lite til for at ei endring fører til krav om ny typegodkjenning. Dette, og rutinane kring typegodkjenninga, fører ofte til lange ventetider, der traktoren står klar til levering, utan at bonden kan gjere seg nytte av han. Alternativt blir traktorane enkeltgodkjente på trafikkstasjonane, med svært mykje større bruk av arbeidstid og med store ekstrakostnader.

Rutinane kring typegodkjenning må gjerast meir effektive, og situasjonen kring typegodkjenning må ryddast opp i.

Konklusjon

Vi ber om at emna nemnde under punkt ein blir tekne tak i og endra på eit vis som gagnar landbruket og trafikktryggleiken snarast råd, og likeins at døma under punkt to blir tatt opp til samla vurdering i ein prosess der landbruksnæringa er sterkt involvert. Samstundes gler oss over at departementa viser vilje til å ta tak i sakskomplekset.

Vi ser fram til eit snarleg svar.

Beste helsing

Jogeir M. Agjeld
ansvarleg for trafikkreglar
Bedre Gardsdrift

jogeir@askmedia.no

Nils T. Bjørke
leiar
Norges Bondelag

bondelaget@bondelaget.no

Gunnar Thorud
leiar
Traktor- og landbruksmaskin-
importørenes forening (TLIF)
post@tlif.no