

## **Kjøring med breie landbruksmaskiner på offentlig veg - uttale frå Maskinstasjonforeninga Rogaland**

### **Innledning**

Problematikken rundt kjøring med breie landbruksmaskiner på offentlig veg har vore ein sterkt medverkande faktor til danninga av foreininga i starten av 2009. Det er eit veldig viktig rammevilkår for vår næring og landbruket generelt, at vi kan få eit tydelig regelverk som tar hensyn til vårt behov for kjøring langs offentlig veg som ledd i vårt arbeid innan landbruket. Vi innser også at vår gruppe utgjer ein liten del av den totale trafikken, og at det difor også er viktig at vårt behov for kjøring langs offentlig veg vert utført så hensynsfullt og sikkert som mulig overfor andre trafikantar.

Nytt regelverk for kjøring med breie landbruksmaskiner langs offentlig veg har vore vår viktigaste sak sidan stiftinga. Vi er takknemlige for å ha vorte høyringsinstans, og vi har følgjande merknader:

### **Generelt**

Innleiingsvis vil Maskinstasjonforeninga presisera at me som driv leigekjøring primært ikkje har noko ønskje om å kjøra på offentlig veg, men er avhengig av å gjera det for å koma frå gard til gard og utføra våre oppdrag for bøndene. I praksis meiner me at me alt i dag avgrensar trafikken så mykje me kan, og at det vert teke omsyn til trafikken når me må ut på offentlig veg.

Dessutan vil ein peika på at det ut frå ulukkesstatistikken på offentlig veg, ikkje er noko som kan føras tilbake til at årsakene til ulykker med traktorar er breie landbruksmaskinar eller kjøring for landbruket. Ulykkene er derimot ofte knytta til vegarbeid i tettstader eller at traktorar vert nytta til privat bruk av ungdommar. I vårt område er det fleire døme på at ungdommar i 16-års alderen som bur i byggjefelt kjøper eldre traktorar for å ha dei som framkomstmiddel i staden for mindre kjøretøy. Eventuelle tiltak bør primært rettast mot desse gruppene og ikkje få ei slik utforming at det sterkt hemmar dei som driv dette som ei seriøs næring. Ein bør og fortsetja det haldningsskapande arbeidet med at søner og døtre på gardane heller ikkje nyttar traktoren til persontransport og ”privat kjøring”

Maskinstasjonforeninga ser svært positivt på at det i rapporten vert trekt fram at utkjøring av husdyrgjødsel og flytting av denne mellom lager ikkje fell inn under vanleg godstransport. Det er etter vårt syn lite samanheng mellom godstransport og gjødselspreiing, og det er svært positivt for både oss og landbruket dersom me kan få aksept for det.

Ein del av denne saka er knytta opp mot fare for konkurransevriding. I det føretak som driv leigekjøring innan landbruket, i svært liten grad også driv som anleggsentreprenørar, kan ein ikkje sjå at dette er eit problem som bør trekkjast noko særleg inn i denne samanhengen. I dei tilfella at landbruksbaserte maskinstasjonar eller andre innan landbruket, tek oppdrag for

anleggsentreprenører eller driv sjølv innan den bransjen, må evt. regelverket som gjeld for desse, tre i kraft. Ut frå den praksisen som er her i området, er det svært lita overlapping.

## **Merknadar til dei ulike punkta i kap. 6 i innstillinga - Forslag til tiltak**

### **Punkt 1 - oppheving av avstandsavgrensinga –**

Avstandsavgrensinga på 5 km som ikkje har gått fram i noko regelverk, men berre brukt som eit eksempel, var ein håplaus sak fordi det harmonerte ikkje på noko måte med andre forhold og reglar ang. avstandar – først og fremst at tun på bruk samdrift kan liggja 17 km frå kvarandre. Kravet til rasjonell drift innan landbruket tilseier også at dette var ei urimeleg avgrensing. Det var difor heilt nødvendig at dette vart fjerna og ein ser svært positivt på at det vart gjort. Me har etter vår oppfatning kjørt lovleg, og ikkje ulovleg, som det vert hevda i rapporten.

### **Punkt 1.1 - fartsbegrensing på 30 km/t.**

Først vil ein visa til avsnittet i innleiinga der ein ikkje kan finna at ulukker er knytte til bredda på reiskapen. Maskinstasjonforeninga fryktar heller at ei avgrensing på 30 km/t vil kunna føra til auka irritasjon hjå andre trafikantar og med det risikofulle forbikjøringar. Ei slik avgrensing vil etter vårt syn vera feil, då me meiner at eit slikt tiltak verken vil gi mindre kø eller færre ulukker. Me vil og poengtera at lastebil/ anleggs næringa ikkje har nokon regel om fartsbegrensing for slik transport.

Det bør vera tilstrekkelig at ei evt. avgrensing her er knytta til det redskapet er konstruert for. Nye traktorar er i stor grad konstruerte og godkjende for ein fart på 40km/t eller 50 km/t. For redskap som går på hjul gir typegodkjenningsregelverket i europeiske land, redskapa ein godkjent fart på 25, 40 eller 50 km/t. Denne fartsbegrensinga bør leggjast til grunn også i Norge. I andre land er det og ei klar utvikling mot at fartsbegrensinga vert lagt på 40 km/t eller meir. Også her bør det vera ei samordning med andre land. For redskap som heng på traktoren og ikkje har eigne hjul, er det farten traktoren har lov å kjøra, som er avgrensinga.

### **Punkt 1.2 – krav til merking.**

Maskinstasjonforeninga er samd i at det må vera krav om god og klar merking av traktor og redskap. Det gjeld både lys, refleks og roterande blink. Krava slik det går fram av innstillinga, er etter Maskinstasjonforeninga si vurdering særnorske og lite praktiske. Vi viser blant anna til særnorske krav når det gjeld størrelse på markeringsskilt (zebraskilt) og krav om to markeringslys kvar veg.

Så lenge utviklinga går mot aukande handel med maskiner på tvers av grenser, må det vera eit poeng å unngå slike ”særnorske reglar”. **Ein vil difor sterkt rå til at ein må samordna krava til merking her i landet med krava som gjeld i europeiske land. Det er også viktig at krav til merking av traktorar og redskap vert forstått av andre som er ute i trafikken.** Maskinstasjonforeninga er redd for at dagens krav for ofte er forvirrande for andre trafikantar. Bruken av rotorblink og rød trekant for saktegåande kjøretøy er to eksempel som me meiner det er lett å misforstå slik regelverket er i dag.

Regelverket slik det er foreslått vil medføre at det vert krav om bruk av ”bred last skilt” ved breidde over 3,0m. Vi meiner at bruk av rotorblink er tilstrekkelig opp til 3,5m.

Maskinstasjonforeninga vil derfor foreslå at regelverket her vert slik at rotorblink alltid skal brukast når breidda overstiger 2,6m. Vi meiner og at rød stor trekant kun skal brukast på traktorar eller sjølvgåande maskinar som går 30 km/t eller mindre. For tilhengarar og redskap bør slik trekant brukast på utstyr som er konstruert for 30km/t eller mindre, og når tilhengar eller redskap er bak traktor eller maskin som går 30km/t eller mindre.

Når det gjeld ”bred last skilt”, så meiner me at dette bør vera krav frå 3,5m og breiare. Dette vil då vera krav ilag med følgjebil, som vi i neste punkt foreslår frå 3,5m og breiare.

### **Punkt 1.3 – krav om følgjebil for maskinar over 3,0 m**

Eit slik krav vil verta svært fordyrande for næringa. Ein berekna kostnadsauke på oppimot 60% for enkelte hausteoppdrag som følgje av behov for følgjebil kan ikkje forsvarast overfor ei næring med allereie pressa økonomi. Grunnen til at eit slikt krav ved 3,0m breidde medfører så store kostnader, er at mange nyare redskap har ein breidde på mellom 3,0m og 3,5m. Det er også slik at ein ved dei fleste oppdraga har behov for å flytta seg fleire gonger i løpet av dagen, noko som fører til at den som kjører følgjebilen må vera med heile tida. Både ut frå kostnadselementet, men og fordi det vil vera svært vanskeleg å praktisera, vil ein sterkt rå til at kravet for følgjebil vert sett til 3,5 m.

Krav til effektivitet og rasjonell drift innan landbruket er stor. Breie redskap er ein del av tilpassinga til dette, og det går mot den generelle utviklinga å setja kravet til følgjebil ved 3,0 m breie redskap. Maskinstasjonforeninga si oppfatning er og at ein vil få eit meir eins regelverk ved å bruka 3,5m som grense også for følgjebil.

I staden for følgjebil må ein nytta begrepet **følgjekjoretøy** slik at ein ikkje er bunden til at det absolutt må vera ein bil. Maskinstasjonane praktiserer ein del at to traktorar kjører ut på eit oppdrag samtidig. Då kan den eine traktoren vera følgjekjoretøy for den som har den redskapet som evt. krev følgjekjoretøy. I praksis vil dette gjelda finsnittar og skurtresker som har med seg traktor med henger, då eit kjoretøy som er under 2.55 m brei kan vera følgjekjoretøyet.

### **Punkt 2 – rushtidsavgrensing**

Dette er ein regel som vi meiner vil vera svært vanskeleg å handheva på grunn av at det vil vera svært mykje skjønnt involvert.

Me vil presisera at me som maskinførarar i praksis prøver å unngå kjøring i rushtida. I ulike onner/sesongar då arbeidet ut frå klimatiske og agronomiske vurderingar, må gjerast på rett tidspunkt, er rushtidavgrensinga håplaus så lenge ein ikkje er herre over veret. Klimaet i vårt distrikt gir oss ofte mange nedbørsdøgn pr. månad, også i innhaustingstida. Ein er klar over at

dette er spesielle tilfelle, men det kan fort oppstå situasjonar der ei rigid rushtidavgrensing vil føra til klare økonomiske tap for enkeltbønder som ikkje får utført arbeidet på rett tidspunkt ut frå krav til kvalitet på produktet og fare for forureining og øydelegging av jordstruktur.

I rushtrafikken vil heller neppe traktorar vera stor hinder i trafikken då farten oftast ikkje er større enn at traktorane kan kjøra like fort.

### **Punkt 3 – tvillingjul – breie dekk**

Maskinstasjonforeninga ser positivt på innhaldet i dette punktet. Ein vil berre presisera at dispensasjonane for breie dekk må vera lette å få, og ta hensyn til at behovet for bruk av breie dekk ofte går over lang tid i vår næring - frå vårvinna tek til i mars til all innhausting er utført i løpet av november månad. Me ser det som positivt at dispensasjonen vil gjelde for heile perioden maskina har same eigar.

### **Punkt 4 – konkurranseforhold**

Maskinstasjonforeninga er einig i dette punktet, men som nemnd ovanfor er konkurransemomentet i denne saka overdimensjonert då det etter vår vurdering i praksis er lite konkurranse mellom anleggsentreprenørar og bønder/personar som driv leigekjøring innan landbruket. Sjølve saka med breie landbruksmaskinar på veg, har etter vårt syn svært lite med konkurransevridning overfor lastebil og anleggsnæringa å gjera.

## **Andre moment**

Me vil også benytta anledninga til å nemna nokre andre ting som ikkje er nemnt i rapporten, men som me meiner at arbeidsgruppa kunne sett nærare på framover:

### **Førekortreglar:**

Førekortreglane for traktor er i dag slik at når ein har hatt førarkort for traktor i to år eller ved fylte 21 år, så fell vektbegrensingane vekk. Maskinstasjonforeninga meiner at det frå same tidspunkt også burde vera lov å kjøra traktor med hastighet opp til 50km/t.

### **To tilhengarar:**

Det er i dag veldig uklart regelverk når det gjeld kjøring med to tilhengarar etter kvarandre på traktor. Maskinstasjonforeninga meiner at dette burde vore tillat, innanfor det som er gjeldande reglar for merking, lys, vektbegrensing og lengde.

### **Vektbegrensingsreglar:**

Effektregelen om 7hk pr tonn totalvekt gjeld ikkje over 280hk. Den er såleis uaktuell for dei fleste lastebil- vogntog, men gjeld for traktor som held ein mykje lågare hastighet.

Både denne og 1,5gongs regelen meiner vi bør tas opp til vurdering.

### **Maskinhengar:**

Det er i dag lov å trekka maskinhengar med breidde 2,55m med traktor, men det er ikkje positivt lov å frakta ein maskin oppå som er breiare enn 2,55m, slik det er etter ein lastebil. Vi støtter her mindretalet i arbeidsgruppa sin uttale om at ” Ved bruk utanom landbruket skal traktorar og øvrige landbruksmaskiner følge samme regelverk for kjøring med overbredde som andre spesialtransporter”. Det vil etter vår oppfatning vera naturleg at ein traktor med maskintralle skal ha same reglar for den breie transporten som ein lastebil med maskintralle.

### **Utstyr med breidde mellom 3,5m og 4,1m:**

Ustyr med denne breidda er lite nemnt i rapporten, men det bør også utarbeidas eit tydelig regelverk for forflytting av slik utstyr. Maskinstasjonforeninga har i punkt 1.3m gått inn for at det bør vera følgjebil med slik transport. Dersom ein vel å fortsetja med dagens regel om at det skal søkes dispensasjon for forflytting av slikt utstyr, bør det vera ukomplisert å søka om. Det bør også vera slik at dispensasjonen gjeld for heile den aktuelle sesongen til redskapet, søkes på for det aktuelle redskapet ( uavhengig av kva traktor som er foran) og gjeld for meir enn eit år om gongen.

Også på dette utsyret er det ein stor fordel at merking (lys, refleksplater osv. ) er samkjørt med det som gjeld i andre europeiske land, som oftast er der utsyret vert produsert.

Maskinstasjonforeninga Rogaland

Trond Skretting  
Leiar

Leif Harbo

Tarjei Gjesdal

Terje Stokka

Arvid Hove

Per Ivar Borsheim

