



Statens vegvesen

# Høring

## Økt bredde ved transport av husmoduler

### Høringsnotat

Endringer i forskrift om bruk av kjøretøy § 5–10

MIME referanse 18/274581

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
28. juni 2019

## 1. Innledning

Samferdselsdepartementet har for noen tid tilbake gitt Vegdirektoratet i oppdrag å sende på høring endringer i forskrift om bruk av kjøretøy, FOR-1990-01-25-92 (bruksforskriften). Oppdraget er å foreslå å åpne for å gi tidsbegrenset dispensasjon etter særlig søknad for husmoduler med bredde inntil 5 meter etter bruksforskriften § 5-10 nr. 2 og 3.

I tråd med oppdraget sender Vegdirektoratet på høring forslag til endringer i bruksforskriften.

I dag kan det gis dispensasjon for transport av husmoduler med bredde inntil 4,20 meter. Vegdirektoratets forslag går ut på å endre maksimalgrensen for bredde på husmoduler fra 4,2 meter til 5,0 meter for tidsbegrensede dispensasjoner.

Selve forskriftsforslaget fremgår av pkt. 7.

Frist for innspill og kommentarer til høringen er 13. september 2019.

## 2. Bakgrunn

Regelverket om de største tillatte vekter og dimensjoner har som formål å ivareta hensynet til trafiksikkerhet, vedlikehold av infrastruktur, fremkommelighet, samt å sikre en så rasjonell, effektiv og miljøvennlig godstransport som mulig.

Regelverket fremkommer i dag av forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990 nr. 92 med tilhørende veglister.

I forskrift om bruk av kjøretøy § 5-2 bokstav d er husmoduler definert som ferdigbygde bygningsenheter eller –seksjoner, rom eller deler av rom uten innredning eller med slik innredning som er naturlig for dens funksjon.

I motsetning til annen spesialtransport, angir bruksforskriften en konkret øvre grense for hvilke bredder det kan gis dispensasjon for når det gjelder husmoduler. I dag er denne grensen satt til 4,20 meter. Boligprodusentenes forening har henvendt seg til Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet med ønske om at det åpnes for dispensasjon til å transportere husmoduler med bredde inntil 5,00 meter. De viser til at boligbygging med moduler gir boligbyggere og kjøpere store fordeler bl.a. fordi byggekostnadene er lavere enn for boliger som bygges på byggeplassen. De viser videre til at den gjeldende breddebegrensningen på 4,2 meter gjør modulboliger mindre attraktive. Dette blant annet fordi boligene blir smale og kan få uhensiktsmessige løsninger. En økning i tillatt bredde til inntil 5,00 meter vil være viktig for effektivisering av boligbyggingen og gi boligutviklerne større frihet til å lage bedre boliger, industrialisere byggingen av flere boligtyper og derigjennom kunne selge boligene til lavere pris. Samferdselsdepartementet har på bakgrunn av dette gitt Vegdirektoratet i oppdrag å foreslå en åpning for dette i regelverket.

Dette forslaget innebærer at det etter søknad vil være mulig å få dispensasjon for å gjennomføre transport av husmoduler med bredde inntil 5,00 meter.

#### *Historikk*

Bestemmelsen om transport av særlige transportere var tidligere ikke forskriftsfestet, men var regulert ved rundskriv og praksis. I 2014 ble bestemmelsene i bruksforskriften § 5–10 om maksimal bredde inntil 4,20 meter for særlige transportere forskriftsfestet.

### 3. Gjeldende regelverk

#### *Forskrift om bruk av kjøretøy*

Regelverket om vekter og dimensjoner, herunder tillatt bredde for husmoduler, fremgår av forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990 nr. 92 kapittel 5 med vedlegg. Nedenfor følger en oversikt over relevante bestemmelser.

#### *§ 5-2. Definisjoner*

d. Husmodul: Ferdigbygde bygningsenheter eller –seksjoner, rom eller deler av rom uten innredning eller med slik innredning som er naturlig for dens funksjon

#### *§ 5-6. Særlige bestemmelser om transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy uten dispensasjon*

1. På veger med største tillatte vogntoglengde 19,50 meter som ikke er i veggruppe IKKE i veglister gitt i medhold av § 5-2 nr. 3 bokstav a og b tillates transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy uten dispensasjon med dimensjoner som angitt i tabellen.

<i>Gods- og vogntogtype</i>	<i>Lengde m</i>	<i>Bredde m</i>
To husmoduler på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	3,25
To båter på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	3,25
Kjøretøy på vogntog særlig innrettet for transport av kjøretøy, bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	2,55
Kjøretøy på vogntog særlig innrettet for transport av kjøretøy, bestående av motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4	20,00	2,55

2. Ved transport på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4, tillates gods å stikke ut 1,50 meter bak vogntoget. Ved transport på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4, tillates gods å stikke ut inntil 1,50 meter foran og 1,50 meter bak vogntoget.

3. Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Det samme gjelder lengde og bredde uten gods.

4. Motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter skal uten gods ha bredde minst 2,30 meter

#### § 5-10. *Dispensasjon med tidsbegrensning til særlige transporter*

1. Særlige bestemmelser om dispensasjon med tidsbegrensning for transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy

a. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til transport av én husmodul, samtidig transport av to husmoduler, to båter eller flere kjøretøy, for overskridelse av de største tillatte dimensjoner som gitt i § 5-4 nr. 4 og 5 og § 5-6 nr. 1 til 3.

Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større dimensjoner enn angitt i tabellen.

<i>Gods- og vogntogtype</i>	<i>Lengde m</i>			<i>Bredde m</i>
	<i>19,50-veg i veggruppe IKKE</i>	<i>15,00-veg</i>	<i>12,40-veg</i>	
To husmoduler på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	17,00	14,40	4,20
To båter på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	17,00	14,40	3,25
Kjøretøy på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	17,00	14,40	2,55
Kjøretøy på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4	20,00	17,00	14,40	2,55

b. Ved transport på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4, tillates gods å stikke ut 1,50 meter bak vogntoget. Ved transport på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4, tillates gods å stikke ut inntil 1,50 meter foran og 1,50 meter bak vogntoget.

c. Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 fastsetter hvilken vegrute som skal følges.

d. Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Det samme gjelder lengde og bredde uten gods.

e. Motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter skal uten gods ha bredde minst 2,30 meter.

2. Særlige bestemmelser om transport av to husmoduler med bredde over 3,25 meter inntil 4,20 meter

a. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av to husmoduler for overskridelse av største tillatte lengde gitt i § 5-4 nr. 4 og største tillatte bredde gitt i 5-6 nr. 1. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større dimensjoner enn angitt i tabellen.

<i>Gods- og vogntogtype</i>	<i>Lengde m</i>			<i>Bredde m</i>
	<i>19,50-veg</i>	<i>15,00-veg</i>	<i>12,40-veg</i>	<i>Alle veger</i>
To husmoduler på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	17,00	14,40	4,20

b. Vilkårene i nr. 1 bokstav b gjelder tilsvarende.

3. Særlige bestemmelser om dispensasjon med tidsbegrensning for transport av én husmodul

a. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av én husmodul, for overskridelse av de største tillatte dimensjoner som gitt i § 5-4 nr. 4 og 5 og § 5-7 nr. 2 og 3. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større dimensjoner enn angitt i tabellen.

<i>Gods- og vogntogtype</i>	<i>Lengde m</i>			<i>Bredde m</i>
	<i>19,50-veg</i>	<i>15,00-veg</i>	<i>12,40-veg</i>	<i>Alle veger</i>
Én husmodul på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4	Ingen begrensning	17,50	-	4,20
Én husmodul på motorvogn N2 eller N3	12,00	12,00	12,00	4,20

b. Vilkårene i nr. 1 bokstav c til e gjelder tilsvarende.

#### *§ 5-15 Dispensasjonsmyndighet*

4. Statens vegvesen Region øst kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra bestemmelser i dette kapitlet når det foreligger særlig tungtveiende grunner.

#### *§ 6-2. Unntak*

Vegdirektoratet kan gjøre generelle unntak eller unntak i enkelttilfelle fra bestemmelsene i kapittel 1 til 4 og 6 i denne forskrift.

Vegdirektoratet kan gjøre generelle unntak fra bestemmelsene i kapittel 5 når det foreligger særlig tungtveiende grunner

#### *EØS- rett*

Norge er som følge av EØS avtalen bundet av EUs bestemmelser angående vektor og dimensjoner, som gitt i direktiv 96/53/EF om fastsettelse av største tillatte dimensjoner i innenlands og internasjonal trafikk og av største tillatte totalvekt i internasjonal trafikk for visse veigående kjøretøyer i Fellesskapet.

Direktivets artikkel 4 nr. 3 tillater medlemsstatene å ha unntaksregler som overskrider de største tillatte dimensjoner i direktivet når det gjelder spesialtransport.

Som en konsekvens av direktivets artikkel 4 nr. 3 er forslaget ikke i strid med direktivet.

## 4. Regelverket i nordiske land

Vegdirektoratet har henvendt seg til Sverige og Danmark for å få nærmere informasjon om og ev. hvilke spesielle regler de har for transport av brede husmoduler.

### Sverige

Gjeldende regler for transport av husmoduler står i Transportstyrelsens allmenna råd om undantag for fard med brede fordon, TSFS 2009:64. Dennes punkt 11 Hus og husseksjoner angir at «Undantag för transport av nyttillverkade hus och husseksjoner bör, av hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten, inte medges om bredden överskrider 415 centimeter».

### Danmark

I Danmark er det Politiet som utsteder særtransporttillatelse. Fra 2020 går oppgaven til Færdselsstyrelsen. Det er ingen fastsatte maksimale grenser for hvilke bredder som er tillatt for husmoduler i Danmark. Tillatelse til transport av husmoduler skjer på bakgrunn av en konkret vurdering.

Vi får opplyst at i praksis er det danske politiet ytterst tilbakeholdne med å utstede særtransporttillatelse for husmoduler over 5 meter bredde. Dette av hensyn til trafiksikkerheten, men av også av hensyn til de ulempene dette medfører for øvrige trafikanter. Det er gitt flere avslag på husmoduler over 5 meter, og senest for husmoduler med en bredde på 5,84 meter.

## 5. Nærmere om forslaget

### *Gjeldende bredde på husmoduler*

Hovedregelen er at det kreves ikke dispensasjon for transport av husmoduler inntil en bredde på 3,25 meter jf. bruksforskriftens §§ 5-6 og 5-7.

Dispensasjon for større bredde enn 3,25 meter ved transport av både en og to husmoduler er regulert i § 5-10 nr. 2 og 3, som åpner opp for tidsbegrenset dispensasjon etter innvilget søknad. I motsetning til for annen spesialtransport, settes det i § 5-10 nr. 2 og 3 en øvre grense for hvilken bredde det kan gis dispensasjon for. I dag er denne satt til 4,20 meter.

Det er dispensasjonsmyndigheten som avgjør hvilke bredder som kan tillates, men altså ikke større en maks grensene som følger av tabellen i bestemmelsens nr. 2 og nr. 3.

Gjeldende § 5–10 i bruksforskriften gir anvisning på et såkalt «kan-skjønn». Selv der vilkårene foreligger, har ikke søker krav på å få innvilget dispensasjon. Der bestemmelser gir anvisning på et kan-skjønn, kan forvaltningen gi retningslinjer for hvordan dette skjønn skal anvendes. Dette er i noen grad også nødvendig for å sikre likebehandling. Dette betyr at søker ikke uten videre kan forvente å få dispensasjon for bredde 4,20 meter. Etter praksis er det viktigste vilkåret som må være oppfylt her, at det ikke er fysiske hindre for transporten på den omsøkte strekningen. Det er også vanlig praksis at å kreve at alternative transportmidler benyttes så langt det går. Statens Vegvesen bemerker at de ordinære vilkår som stilles for bred transport i blant annet bruksforskriften § 5–11 også gjelder for transport av husmoduler, blant annet kravet om følgebil og forbud mot kjøring i rushtiden. Det samme gjelder fast praksis om å ikke krysse regionsgrenser, kjøring på natten, kravet om politieskorte og informere vegtrafikksentralen.

Dispensasjon for større bredde enn 4,20 meter må gis av Statens vegvesen med hjemmel i § 5–15 nr. 4. Vilkalet for at slik dispensasjon kan gis, i tillegg til at det er praktisk mulig å gjennomføre transporten, er at det foreligger «særlig tungtveiende grunner». Denne adgangen har bare vært benyttet noen få ganger siden 2014. Dersom grensen økes til 5,00 meter vil dispensasjonssøknader for bredde over dette vurderes på samme måte. Det må imidlertid påregnes at terskelen for hva som vil utgjøre «særlig tungtveiende grunner» vil bli høyere hvis grensen økes til 5,00 meter.

### *Hva vil endringen fra 4,20 meter til 5,00 meter bety?*

Praksis i dag er at man innvilger dispensasjoner for bredde inntil 4,00 meter i de fleste dispensasjonssaker, og i liten grad for bredder inntil 4,20 meter. Årsaken er at norsk vegbredde, kurvatur og topografi vanskeliggjør transporter med større bredde.

Håndbok N100 Veg- og gateutforming beskriver standardkrav for utforming av offentlige vegger og gater. Illustrasjonene nedenfor viser vegbredden på de aktuelle vegene vi har i Norge, og gir en pekepinn på hvilke utfordringer en økning av tillatt bredde ved transport av husmoduler fra 4,20 til 5,00 meter vil medføre på de ulike vegstrekningene. Standardbredde på kjørefelt er 3,25 meter og 0,5 til 1,5 meter på vegskulder. Dette er også bakgrunnen for at største bredde det i dag gis dispensasjon for til husmoduler er nettopp 4,20 meter.

Hovedvegnettet deles i nasjonale hovedveger (H) og øvrige hovedveger (HØ). De nasjonale hovedvegene utgjør det overordnede nasjonale vegsystemet, knytter sammen landsdeler og regioner, og forbinder Norge med utlandet. Samtidig har de nasjonale hovedvegene viktige regionale og lokale funksjoner. Øvrige hovedveger har som primæroppgave å dekke behovet for transport mellom distrikter, områder, byer og bydeler.

På lavere nivå har vi et nett av lokale offentlige vegger. Disse vegene er vegger med blandet transport- og adkomstfunksjon. Vegene kan være viktige interne vegger i bygda eller vegger fra bygd til bygd. Terreng og bebyggelse vil ofte påvirke vegens plassering og utforming.

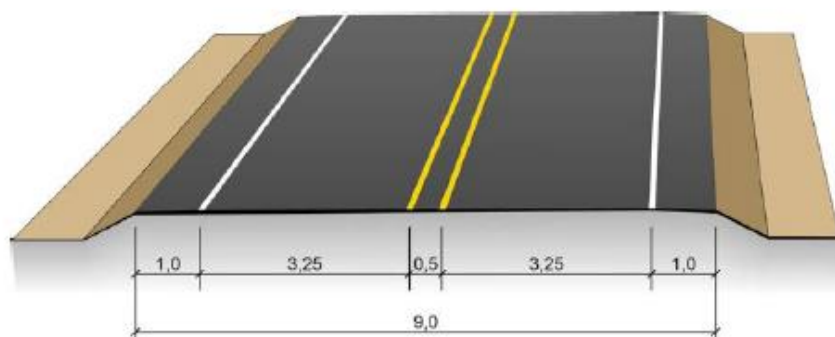
Beskrivelsene i det følgende tar utgangspunkt i ny Håndbok N100 fra 2019. Størsteparten av vegene i dag er bygget etter tidligere håndbøker. Breddene i illustrasjonene nedenfor vil i mange tilfeller være noe større enn det som eksisterer i dag. Det gis også fravik fra vegnormalene der forholdene gjør det vanskelig å bygge etter håndbokas krav til vegbredde. Illustrasjonene nedenfor viser derfor til det beste som kan forventes på vegnettet, men som ikke nødvendigvis gjelder over alt i dag.

## Hovedveger

### H1 – Nasjonal hovedveg, ÅDT < 6 000 og fartsgrense 80 km/t

#### Tverrprofil

Vegen skal bygges med tverrprofil som vist i Figur C.1.

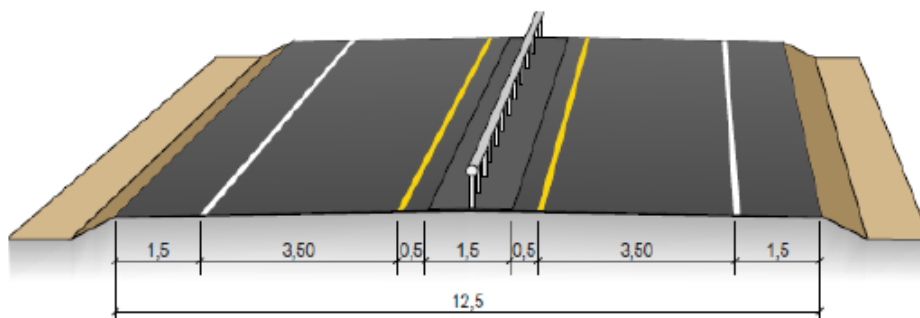


Dette er en nasjonal hovedveg med en hastighet på 80 km/t. Totalbredden her ligger på 9,0 meter. Nasjonal hovedveg har mindre gjennomsnittlig årsdøgntrafikk enn de øvrige vegene, og kalles derfor ikke for en motorveg eller motortrafikkveg.

En veg utformet etter denne modellen etter forrige N100 har ikke 0,5 meter mellom sperrelinjene. Totalbredden i dag er derfor 8,5 meter. Transport av husmoduler med bredde 5,00 meter på en slik veg vil måtte låne plass i motgående kjørefelt. Vegen må da stenges i begge retninger.

### H5 – Nasjonal hovedveg, ÅDT 6 000 - 12 000 og fartsgrense 90 km/t

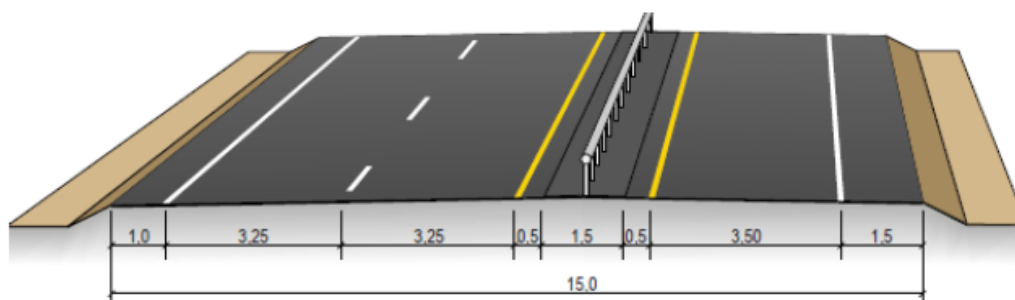




Dette er eksempel på en motortrafikkveg med midtdeler. Totalbredden er på 12,5 meter. Midtrekkverket på motorvegene kan ikke fjernes.

En veg utformet etter denne modellen etter forrige N100 har en totalbredde på 10 meter. Vegskulder og midtdeler på eksisterende motorveger har en bredde på 1 meter.

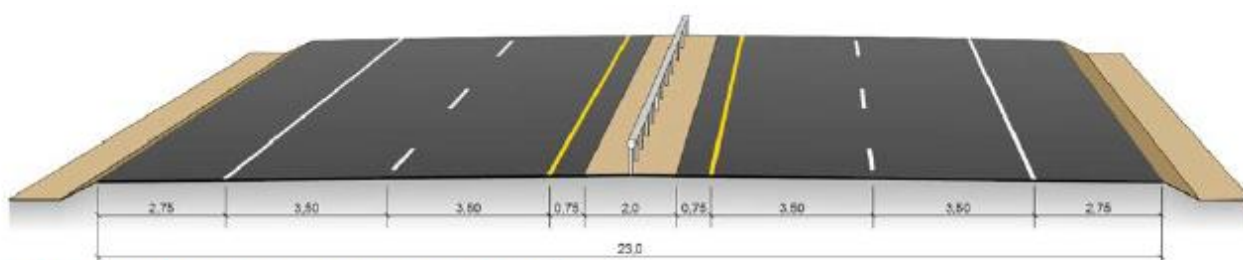
Det kan også utformes forbikjøringsfelt på et av sidene, eller på begge dersom det er mer hensiktsmessig. Totalbredden med et forbikjøringsfelt blir 15 meter.



Motortrafikkveg med forbikjøringsfelt etter forrige N100 har totalbredde 14,75 meter på grunn av mindre skulder og midtdeler.

Transport av husmoduler med bredde 5,00 meter på eksisterende motortrafikkveger vil være gjennomførbart hvis man kjører helt inntil midtrekkverket. For motortrafikkveger med forbikjøringsfelt vil man måtte låne plass i forbikjøringsfeltet.

### H3 – Nasjonal hovedveg, ÅDT >12 000 og fartsgrense 110 km/t



Figur C.4: Tverrprofil H3, vegbredde 23 m (mål i m)

Vegen skal ha midtdeler med rekkverk.

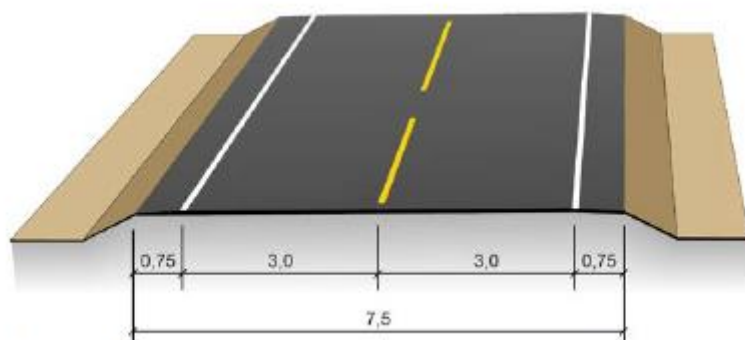
Dette er en motorveg med fartsgrense på 110 km/t. Totalbredden er 23,0 meter. Dersom det utfra kapasitetsvurderinger viser seg å være behov for flere felt enn 4 felt, skal de øvrige feltene ha bredde på 3,5 meter.

En motorveg utformet etter forrige N100 har en totalbredde på 20,0 meter. En motorveg i dag har derfor en mindre bred skulder og midtdeler. Transport av husmoduler med bredde 5,00 meter på en motorveg vil være gjennomførbart hvis man kjører på vegskulderen i tillegg til kjørefeltet. Annen trafikk vil ha anledning til å kjøre forbi i feltet ved siden av.

### Andre øvrige hovedveger

Det finnes også andre hovedveger som kalles for øvrige hovedveger. Dette er veger med lav ÅDT og lav fartsgrense.

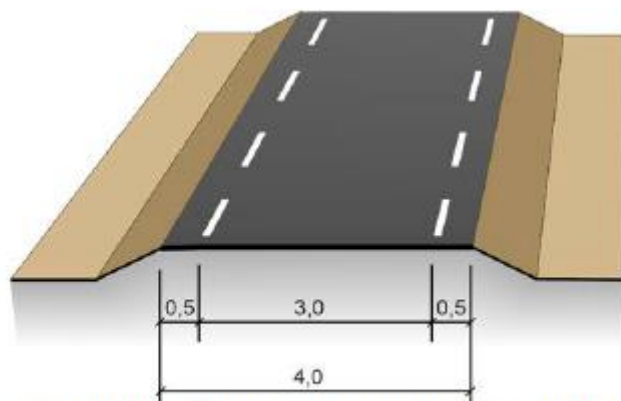
Dette er eksempel på en 2-felts veg med fartsgrense 80 km/t. Totalbredden her ligger på 7,5 meter. Stedlige forhold ved vegen kan medføre at vegen bygges med vegbredde 6,5 meter.



Figur C.5: Tverrprofil Hø1, 2-feltsveg, vegbredde 7,5 (mål i m)

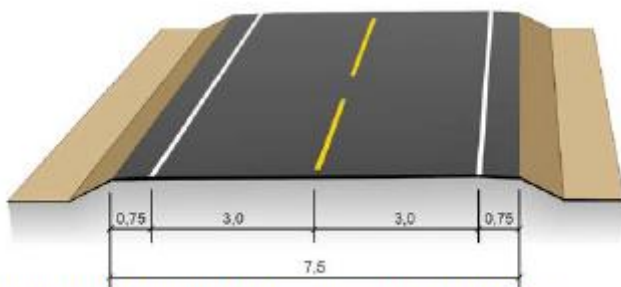
Etter den forrige N100 er totalbredden 8,5 meter. Kjørefeltene er 0,25 meter bredere på hver side.

Ved lav ÅDT skal man utforme 1-feltsveg, den totale vegbredden blir dermed 4 meter. Den kan kombineres med 2-felts veger på strekninger med dårlig møtesikt.



Figur C.6: Tverrprofil for Hø1, 1-feltsveg, vegbredde 4,0 (mål i m)

En annen variant er 2-feltsvegen nedenfor. Aktivitet og arealdisponering inntil vegen gjør at fartsgrensen settes til 60 km/t. Totalbredden utgjør 7,5 meter. Tilsvarende gjelder for 2-felts veg bygget etter den gamle N100.



Figur C.8: Tverrprofil Hø2, vegbredde 7,5 (mål i m)

Felles for disse øvrige hovedvegene er at transport av husmoduler med bredde 5,0 meter krever kjøring i motgående kjørefelt. På veg med ett felt kan transport av husmoduler være utfordrende på grunn av feltbredden.

### Lokale veger

For lokale veger gjelder tilsvarende som for andre øvrige hovedveger. Fartsgrensen kan være 60 km/t eller 80 km/t. For ny veg skal 7,5 eller 4 meter vegbredde legges til grunn. I kostbart og sårt terreng skal vegbredde 6,5 meter legges til grunn i stedet for 7,5 meter.

Videre har man øvrige lokale veger som betjener grender og områder med spredt bebyggelse og knytter disse mot overordnet veg. Slike veger bygges med bredde mellom 3,5– 4,5 meter inklusive skuldre slik at vegen inviterer til lav fart. Her vil det være utfordrende for transport av husmoduler på 5,00 meter.

## Gater

Gater utformes med kjørefeltbredde minimum 2,75 til 3,5 meter avhengig av type felt og fartsgrense. Her vil det ikke kunne transporteres husmoduler på 5,00 meter.

### *Hva vil endringen fra 4,20 meter til 5,00 meter bety?*

Illustrasjonene ovenfor viser at det ikke er mulig å kjøre med 5 meter bredde på husmoduler på mange av vegene som eksisterer i dag. På de vegene der transporten er gjennomførbar må transporten skje enten i motgående kjørefelt, inntil vegskulderen eller i et forbikjøringsfelt.

På 4- felts motorveger vil transport av husmoduler være gjennomførbart hvis man kjører på vegskulderen i tillegg til kjørefeltet.

Transport av husmoduler med bredde 5,00 meter på eksisterende motortrafikkveger vil være gjennomførbart hvis man kjører helt inntil midtrekkverket. For motortrafikkveger med forbikjøringsfelt vil man måtte låne plass i forbikjøringsfeltet.

For øvrige hovedveger og andre øvrige hovedveger vil transport av husmoduler med bredde 5,00 meter måtte låne plass i motgående kjørefelt. Vegen må da eventuelt stenges i begge retninger.

Når det gjelder gater og veger er kjørefeltene smale for transport av husmoduler.

Statens vegvesen bemerker at illustrasjonene fra N100 ovenfor er utdrag av rette veier, og viser ikke til svinger, av- og påkjøringsramper. Disse kan medføre at transport på noen av strekningene ikke kan gjennomføres til tross for at illustrasjonene ovenfor skulle tilsi det. Det er sjeldent at husmodultransport bare skjer på en rett strekning på en hovedveg alene. Det kan være svært vanskelig å få de bredeste husmodulene av og på en hovedveg.

Statens vegvesen har utviklet et simuleringsverktøy som hjelpemiddel for å vurdere strekninger for modulvogntog med hensyn til kurvatur og vegbredde. Dette verktøyet kan anvendes av saksbehandlerne hos dispensasjonsmyndigheten til å undersøke vegstrekninger, særlig for å undersøke om transporten faktisk kan passere og kan være nyttig for kurver og av- og påkjøringer.

### *Trafikksikkerhet*

Generelt kan man si at risikoen øker jo større bredden er, og jo smalere vegen er, men det er vanskelig å estimere den konkrete økningen.

### *Om saksgang og vilkår*

Vegdirektoratet har vurdert å utforme forskriftstekst med et vilkår om at det åpnes opp for tidsbegrenset dispensasjon inntil 5,00 meter, men med en begrensning om at dette vil kun gjelde der transporten er mulig å gjennomføre. Dette for å tydeliggjøre for bransjen at dispensasjon for slik bredde ikke uten videre vil bli gitt, og at de må ta høyde for dette når

de planlegger utbygging og transporter. Vi har likevel kommet til at en slik presisering i forskriftsteksten er overflødig fordi dette er et grunnleggende vilkår for at dispensasjon kan gis uavhengig om det står i forskriftsteksten eller ikke.

For å kunne vurdere om transporten er fysisk gjennomførbar pleier dispensasjonsmyndigheten å be søker om en rutebesiktigelse. Dette er allerede vanlig praksis for transporter som er over 4 meter bredde.

Rutebesiktigelsen skal bekrefte at denne strekningen er kjørt igjennom og funnet egnet for akkurat denne transporten. Her må veiens bredde og lengde måles, og dokumentasjon av kurvaturer og relevante hindringer langs veien forelegges for dispensasjonsmyndighetene. Omkjøringsmuligheter skal også beskrives, og det må undersøkes om utrykningskjøretøy har mulighet til å passere ved utrykninger. Videre skal andre problempunkter også rapporteres. Hvis det blir aktuelt med nedtaking av skilt, autovern og lignende skal transportøren inngå en egen avtale med den som drifter vegen om dette.

For transport av moduler med større bredde enn dagens grense på 4,20 meter kan det også være aktuelt å kreve at søker vedlegger en risikovurdering.

Dersom høringsinstansene mener at vilkåret om at «dersom transporten er mulig å gjennomføre» og en risikovurdering bør forskriftsfestes, ber vi om høringsinstansenes tilbakemelding.

## 6. Økonomiske og administrative konsekvenser

### Konsekvenser for offentlige instanser

Dispensasjonsmyndigheten må vurdere rutebesiktigelser og eventuelle risikovurderingen ved behandlingen av dispensasjonssøknader. For risikovurderinger må det kunne påregnes opplæring.

Saksbehandlere må også få opplæring i bruk av verktøy for å undersøke svinger og ramper på enkelte strekninger det søkes dispensasjon for. Videre regner man med at det for saksbehandlere vil gå en del tid av saksbehandlingstiden til bruk av program av dataprogrammet.

For utekontrollen i Statens vegvesen vil endringene ikke ha nevneverdige konsekvenser.

Det er fast praksis å stille vilkår om at politiet skal være med på transporter med bredde over 4,0 meter. I Region vest og Region nord er grensen 3,5 meter. Som utgangspunkt vil politiet ikke behøve å ledsage flere husmodultransporter enn i dag, men det kan ikke utelukkes at enkelte transporter vil bli mer arbeidskrevende.

### Konsekvenser for private aktører

Dersom det må utarbeides risikoanalyse i tillegg til rutebesiktigelse, vil dette medføre noe merarbeid og merkostnader for søkere av dispensasjon av husmodultransport inntil 5,00 meter.

### **Konsekvenser for fremkommeligheten til andre trafikanter**

På motorvegene vil husmodultransport kreve plass i kjørefeltet i tillegg til vegskulderen. Øvrige trafikanter har anledning til å kjøre forbi i forbikjøringsfeltet. En økning fra 4,2 meter til 5,0 meter vil ikke ha nevneverdige konsekvenser for fremkommeligheten for øvrige trafikanter. Når det gjelder motortrafikkveger vil husmodultransport kreve kjøring helt inntil midtrekkverket, og for øvrige trafikanter vil forbikjøring forutsette at det finnes et ekstra forbikjøringsfelt. Dette er ikke alltid tilfellet og kan medføre utfordringer for fremkommeligheten til de som ligger bak en slik transport. Når det gjelder de sekundære vegene er vegbredden mindre, og det vil ikke alltid mulig være mulig for øvrige trafikanter å kjøre forbi. En økning fra 4,2 meter til 5,0 meter vil derfor få konsekvenser for fremkommeligheten til øvrige trafikanter på de sekundære vegene. Som avbøtende tiltak kan dispensasjonsmyndigheten sette krav til kjøring om natten og politiledsagelse. Videre er det viktig at søker varsler vegtrafikksentralen slik at nødetatene er informert om transport som kan eventuelt få konsekvenser for utrykninger og skaper kø.

## 7. Forslag til ny forskriftstekst

Vegdirektoratet foreslår i tråd med forslaget ovenfor forskriftsteksten nedenfor. Vi har også benyttet anledningen til å rette opp en skrivefeil i tabellen i § 5–10 nr. 1 bokstav a.

### § 5–10 Dispensasjon med tidsbegrensning til særlige transporter

1. Særlige bestemmelser om dispensasjon med tidsbegrensning for transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy
  - a. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til transport av én husmodul, samtidig transport av to husmoduler, to båter eller flere kjøretøy, for overskridelse av de største tillatte dimensjoner som gitt i §§ 5–4 nr. 4 og 5 og 5–6 nr. 1 til 3. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større dimensjoner enn angitt i tabellen.
  - b.

Gods- og vogntogtype	Lengde m			Bredde m
	19,50–veg i veggruppe IKKE	15,00–veg	12,40–veg	Alle veger
To husmoduler på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	17,00	14,40	3,25
To båter på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	17,00	14,40	3,25
Kjøretøy på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	17,00	14,40	2,55
Kjøretøy på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4	20,00	17,00	14,40	2,55

- c. Ved transport på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4, tillates gods å stikke ut 1,50 meter bak vogntoget. Ved transport på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4, tillates gods å stikke ut inntil 1,50 meter foran og 1,50 meter bak vogntoget.
- d. Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5–15 fastsetter hvilken vegrute som skal følges.
- e. Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5–4 og veglister gitt i medhold av § 5–3 nr. 2 bokstav a. Det samme gjelder lengde og bredde uten gods.
- f. Motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter skal uten gods ha bredde minst 2,30 meter.

2. Særlige bestemmelser om transport av to husmoduler med bredde over 3,25 meter inntil 4,20 meter
- a. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av to husmoduler for overskridelse av største tillatte lengde gitt i § 5-4 nr. 4 og største tillatte bredde gitt i 5-6 nr. 1. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større dimensjoner enn angitt i tabellen.

Gods- og vogntogtype	Lengde m			Bredde m
	19,50-veg	15,00-veg	12,40-veg	Alle veger
To husmoduler på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	17,00	14,40	5,00

- b. Vilkårene i nr. 1 bokstav b til e gjelder tilsvarende.

3. Særlige bestemmelser om dispensasjon med tidsbegrensning for transport av én husmodul
- a. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av én husmodul, for overskridelse av de største tillatte dimensjoner som gitt i §§ 5-4 nr. 4 og 5 og 5-7 nr. 2 og 3. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større dimensjoner enn angitt i tabellen.

Gods- og vogntogtype	Lengde m			Bredde m
	19,50-veg	15,00-veg	12,40-veg	Alle veger
Én husmodul på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4	Ingen begrensning	17,50	-	5,00
Én husmodul på motorvogn N2 eller N3	12,00	12,00	12,00	5,00

- b. Vilkårene i nr. 1 bokstav c til e gjelder tilsvarende.

## 8. Høringsfrist og ikrafttreden

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser **innen 13. september 2019**. Høringsinnspill merkes med 18/274581 og sendes elektronisk til firmapost@vegvesen.no eller til Statens vegvesen, Postboks 6706 Etterstad, 0609 Oslo. Høringssvar kan også leveres på [www.vegvesen.no/hoeringer](http://www.vegvesen.no/hoeringer). Det kan ikke påregnes at svar som er innkommet etter denne fristen blir tatt i betraktning.