



Statens vegvesen

Nye bestemmelser om lengde og bredde ved vinterdrift av veg og aksellast for dumper på anleggsparseller

Høringsoppsummering

Endringer i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy
(bruksforskriften)

Vegdirektoratet
Myndighet og regelverk
17. november 2021
Vår ref.: 21/134692

Innholdsfortegnelse

1	Innledning.....	3
Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer		4
2	Sammendrag av høringssvarene med Vegdirektoratets vurderinger	4
2.1	Generelt om høringssvarene	4
2.2	Høringsinnspill fra kommuner, fylkeskommuner og næring	5
2.2.1	Høringsinnspill om de foreslåtte reglene for brøytebil m.m.	5
2.2.2	Høringsinnspill om de foreslåtte reglene for dumper	6
2.3	Vegdirektoratets vurderinger og konklusjoner	7
2.3.1	Nærmere om ønske om større maksimalbredde enn 3,50 (arbeidsbredde) og 3,00 (transportbredde) på brøytemateriell.....	7
2.3.2	Inkludering av hjullaster i bestemmelsen om økte bredder ved vinterdrift	8
2.3.3	Øvrige innspill om brøyteutstyr.....	9
2.3.4	Mulighet til å sette vilkår i dispensasjoner krysningsadgang for dumpere	9
2.3.5	Om avgrensning for krysningsadgang mot andre anlegg enn veganlegg	10
2.3.6	Breddekrav for dumpere, nærmere om begrepet «dumper» m.m.	11
Del II – Endringsforskrift til forskrift om bruk av kjøretøy.....		12

Høringsoppsummering – Forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften)

1 Innledning

Statens vegvesen ved Vegdirektoratet sendte den 6. juli 2021 ut høringsnotat med forslag til to endringer i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 om maksimalt tillatte vekter og dimensjoner på norske veier. Høringsnotatet har saksnummer 21/134692-1.

Statens vegvesen foreslo for det første å øke maksimalt tillatte lengder og bredder for brøytebiler med påmontert brøyteutstyr. Videre ble det foreslått å forskriftsfeste en mulighet til å gi dumpere dispensasjon fra maksimalt tillatt aksellast og totalvekt slik at de får mulighet til å krysse trafikkert veg på anleggsparseller. Endringene vil være unntak fra bestemmelsene om maksimalt tillatte dimensjoner (lengde og bredde) for brøytebiler, og vekter (aksellast og totalvekt) for dumpere. Høringsfristen ble satt til 1. oktober 2021.

1. Den første foreslåtte endringen gir mulighet større for lengde og bredde for brøytebiler uten at det stilles krav til dispensasjon:

- Etablering av særbestemmelse for 3- og 4-akslet motorvogn N3, som ved påmontering av utstyr til vinterdrift gis anledning å ha en lengde inntil 14,00 meter.
- Etablering av særbestemmelse som gir motorvogn N2 og N3 og traktor, som ved påmontering av utstyr for vinterdrift av veg gis anledning til å ha bredde inntil 3,50 meter. Største tillatte transportbredde er 3,00 meter.
- Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til motorvogn N2, N3 og traktor for større bredder enn angitt ovenfor ved påmontering av utstyr for vinterdrift av veg. Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter normalbestemmelsene om vekt i forskrift om bruk av kjøretøy.

2. Den andre foreslåtte endringen gjaldt en forskriftsfesting av mulighet til å søke om forhøyete aksellaster for dumpere ved vedlikehold og etablering av veganlegg:

- Det forskriftsfestes en mulighet for å få tidsbegrenset dispensasjon for å krysse – og kjøre langs veg i forbindelse med vedlikehold av veg og etablering av veganlegg med motorvogn N3 og dumper for inntil 13 tonn aksellast og 26 tonn boggilast. Ved kryssing av veg med dumper gis mulighet for å få dispensasjon for høyere aksellast og boggilast enn 13 og 26 tonn.

Vegdirektoratet har mottatt 12 svar fra følgende instanser: Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Bilimportørenes Landsforening (BIL), Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), Nordland fylkeskommune, Trøndelag fylkeskommune, Transportstyrelsen i Sverige, Trafikverket i

Sverige, Oslo kommune, Justis- og beredskapsdepartementet (JD), Asker kommune, Agder fylkeskommune, Vejdirektoratet i Danmark.

Følgende instanser hadde ingen merknader til de foreslåtte endringene: Justis- og beredskapsdepartementet (JD).

Transportstyrelsen i Sverige ser positivt på forslaget til 3,50 meter bredde på brøyteplog og har ingen øvrige bemerkninger til forslagene. Trafikverket i Sverige ser positivt på forslagene og anser det som en harmonisering av regelverk mellom Sverige og Norge. Vejdirektoratet i Danmark har ingen bemerkninger til forslagene utover noen supplerende bemerkninger til høringsnotatet pkt. 2.3.1. som omhandler regelverk i andre nordiske land. Det påpekes at bredden på en snøplog måles skråstilt vinkelrett på kjøretningen (fra de 2 ytterste punktene). Det opplyses at Færdselsstyrelsen kan dispensere fra denne bredden (3,50 meter). Bilimportørenes Landsforening (BIL) støtter de foreslåtte endringene.

Øvrige høringsinstansers innspill med kommentarer fra Vegdirektoratet fremgår under høringsoppsummeringens **del I**.

I **del II** er fastsatt endringsforskrift til Forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) vedlagt. Her fremgår forskriftsendringene slik de er vedtatt av Vegdirektoratet.

Del I – Oppsummering av høringsuttalelser med kommentarer

2 Sammendrag av høringssvarene med Vegdirektoratets vurderinger

2.1 Generelt om høringssvarene

De foreslåtte regelendringene i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 var i stor grad en forskriftsfesting av gjeldende dispensasjonspraksis og var derfor ikke særlig omstridte. De fleste høringsinstansene har derfor heller ikke hatt særlige innvendinger mot de konkrete forslagene. Ingen instanser er negative til de foreslåtte endringene for verken brøytebiler eller dumpere.

Fra transportnæringen og entreprenørbransjen er det inngitt hørings svar fra Norges Lastebileier-Forbund (NLF) og Maskinentreprenørenes Forbund (MEF). Begge ønsker endringene velkommen, og anser foreslått lengde på 14,00 meter for motorvogn N3 med påmontert utstyr for vinterdrift som positivt.

Begge instansene (NLF og MEF) har kommentert på at de foreslåtte maksimalbreddene med fordel kunne vært ytterligere økt dvs. at det foreslåtte innslagspunktet for krav til dispensasjon på 3,50 meter er for lavt. Det vises til at man ved å kunne brøyte større flater

kan rydde mer snø per tur og det er behov for færre biler på vegen. Dette vil igjen medføre lavere drivstoffkostnader samt gi en miljøgevinst. Færre kjøretøy på vegen vil også redusere ulykkesrisikoen.

Begge instansene er også positive til dispensasjonsmulighet for økte vekter for dumpere på veganlegg. Det vises til at det oppstod en usikkerhet i bransjen etter bortfallet av NA-Rundskriv 2017/5 og det ønskes velkommen en gjeninnføring av en tilsvarende mulighet til å søke dispensasjon som den som fremgikk av rundskrivet.

2 kommuner og 3 fylkeskommuner har svart på høringen og i likhet med næringslivet er både kommunene og fylkeskommunene gjennomgående positive til endringsforslagene. Fra høringsinstansene pekes det på viktigheten av at det skal stilles krav til at den aktuelle vegen hvor krysning/kjøring skal foregå med forhøyete aksellaster skal forsterkes, repareres eller kompenseres for økt slitasje og skade.

Flere av kommunene og fylkeskommunene har også påpekt nødvendigheten av at den enkelte vegeier skal høres eller gi uttalelse i forkant av dispensasjonsvurderingen som foretas av Statens vegvesen.

2.2 Høringsinnspill fra kommuner, fylkeskommuner og næring

2.2.1 Høringsinnspill om de foreslåtte reglene for brøytebil m.m.

Nordland fylkeskommune mener at det bør forskriftsfestes krav til merking av brøyteutstyr. Per i dag er merking av brøyteutstyr oppstilt i vedlegg til driftskontraktene for riks- og fylkesveg (D2- ID9100a_Ploger og vinterdriftsutstyr). Disse kravene er ikke obligatoriske, og fylkeskommunen ser for seg at det etableres et ensartet regelverk på dette.

Oslo kommune er positiv til forslaget, og ser endring i forskrift som en tilpasning til eksisterende praksis. Per i dag benytter kommunen seg av muligheten til dispensasjon for kjøretøy som er bredere enn 2,55 m for vinterutstyr. Oslo kommune ser ikke noe behov for økte bredder for kjøretøy som brukes til andre oppgaver. Det er aktuelt for Oslo kommune å benytte seg av kjøretøy med påmontert plog og saltspreder.

Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) er positive til at det foreslås å øke lengden for motorvogn N3 med påmontert utstyr for vinterdrift fra 12,00 til 14,00 meter, og støtter forslaget. Det foreslås også å øke bredden for motorvogn N2, N3 og traktor til 3,50 meter når disse har påmontert utstyr for vinterdrift, og største tillatte transportbredde 3,00 meter. I praksis kan 3,00 meter bli noe knapt for transport, MEF foreslår derfor å øke denne grensen til 3,20 meter. MEF mener at de nye bestemmelsene om bredde også må omfatte hjullaster, da dette er en maskin som svært ofte brukes til vinterdrift.

En annen utfordring MEF viser til er bruk av sideplog på brøytebil. I dag gis det dispensasjon for bredde på inntil 4,50 meter på gitte vegstrekninger. Det bygges stadig flere nye flerfeltsveger, slik at behovet for økte maksimalbredder for brøyting er økende. Med en

frontplogbredde på 3,50 meter, vil man da kun kunne ha en sideplog på en meter når maksimal bredde i dag er 4,50 meter.

Videre vises det til at mange veger bygges med «romlelinje» som midtlinje, og for at sjåføren skal slippe å kjøre med venstre framhjul på denne linja, er det også et behov for økte maksimalbredder for brøytebil, slik at plogen kan stikke mer ut på venstre side.

Når det gjelder sideploger så er det ikke forskjell mellom arbeidsbredde og transportbredde. Disse plogene kan ha en bredde fra 3,20 meter og oppover. MEF ber derfor om at SVV ikke skiller mellom transportbredde og arbeidsbredde når det gjelder breddedispensasjoner for disse plogene. MEF viser til at jo større flate en bil kan rydde per tur vil kreve færre biler som gir lavere utgifter og mindre drivstofforbruk. Dette vil igjen gi en miljøgevinst. Det hevdes også at færre kjøretøy vil redusere ulykkesrisikoen.

Norges Lastebileier-Forbund (NLF) mener at en økning av brøytebilers lengde til 14,00 meter er positivt da det vil medføre en kapasitetsøkning for last som kan medføre færre returer for lasting av salt, sand o.l., mer fleksibilitet i bruk av bil gjennom hele året til også andre oppgaver, samt mindre byråkrati med tanke på søknader om dispensasjoner. Ulempene kan være at det favoriserer 4-akslede biler, noe som for bileiere er en høyere investering og høyere driftsutgifter (og kanskje ikke så egnet til andre oppgaver utenom brøytesesongen).

Tiltaket vil imidlertid gjøre det enklere for bruk av sidemontert skjær da plassen i et 4-akslet chassis kan gjøres større ved lengre akselavstand. For brøyting på brede veier som 4-felts motorvei, mener NLF at også bredder utover 3,5 meter må tillates da man kan redusere fra 3 til 2 biler. Dette da en enkelt bil i arbeidsoperasjon kan breddes til opptil 8 meter. Dette vil ikke gå utover trafiksikkerhet og kvalitet på brøytingen, men vil bety mye for klimautslipp og økonomi. Bredder over 3,5 meter skal da gis som en generell dispensasjon for bilen med sidemontert skjær montert. Videre ber NLF om at det gjennomføres krav om at utstyr brukt til brøyting må tilfredsstillere kravene i Euro VI.

2.2.2 Høringsinnspill om de foreslåtte reglene for dumper

Nordland fylkeskommune er opptatt av at det er mulighet til å legge føringer i dispensasjonen som sikrer at det kan kreves dekning av kostnader til forsterkning i forkant – eller utbedring i etterkant av vegen. Alternativt at brukeren/dispensasjonshaver gjør forsterkning/utbedring av vegen på egenhånd. Det anses også som viktig at fylkeskommunen høres i forkant av dispensasjonsvurderingen og at fylkeskommunen kan sette vilkår for bruk av vegene hvor de er vegeiere. Det påpekes at det er gode samfunnsøkonomiske grunner til å tillate kryssing av veg med dumper også på andre anlegg enn veganlegg.

Agder fylkeskommune ønsker muligheten til å gi skriftlig uttalelse før det gis dispensasjon fra Statens vegvesen, og bestemme om en veg kan kjøres på eller krysses av disse maskinene. Dersom forslaget gjennomføres må det forutsettes at trafiksikkerheten blir ivaretatt i godkjente arbeidsvarslingsplaner. Det må også forutsettes at fylkeskommunen som vegeier kan sette krav om at entreprenøren bekoster alle skader som eventuelt måtte

oppstå på fylkesvegen. Vegene som skal krysses eller kjøres på må derfor også dokumenteres med foto og film før og etter, og dette skal sendes inn til fylkeskommunen før og etter transport. Det forutsettes også at det tas hensyn til broer.

Asker kommune mener at forskriften også burde regulere plikt hos utbygger (Statens vegvesen) til å reparere skader og eventuelt kompensere kommunen for redusert dekkelevetid på grunn av veiens nedbrytning i krysningspunktet.

Trøndelag fylkeskommune støtter de foreslåtte endringene, men presiserer at enhver kryssing/kjøring langs veg med anleggstrafikk/dumper som ikke tilhører anlegget, må avtales med aktuell vegeier på forhånd.

Oslo kommune er enig i vegvesenets betraktninger om at dispensasjonsmuligheten ikke skal omfatte andre entreprenører enn ved bygging av offentlige veianlegg. Det er andre offentlige aktører som kunne vært omfattet av dispensasjonsordningen. Om ordningen skal utvides, kunne den også omfatte offentlig bygging av jernbane, T-bane og store vannforsyningsanlegg.

NLF viser til at det i høringen er benyttet begrepet «dumper», og mener at dette omfatter både rammestyrte dumper, tipptruck og lastebil på anleggsskilter. NLF mener dette også må omfatte lastebiler på vanlige skilter, begrenset oppad til kjøretøyets tekniske vektorer. NLF mener forslaget til endringen i forskriften er positivt og vil lette adgangen til bruk av slikt utstyr med aksellaster og vektorer utover hva vegene er dimensjonert for, i samband med utbygging av veganlegg. Unntaket vil ikke gjelde permanente anlegg som pukkverk, grustak eller gruveanlegg. For kjøring langs offentlig veg i anleggsparsellen anser NLF det som positivt at det kan søkes dispensasjon for inntil 13 tonn forakseltrykk og 26 tonn boggitrykk, og at det for kryssing av offentlig veg kan det søkes dispensasjon om høyere aksel-/boggilaster enn dette.

2.3 Vegdirektoratets vurderinger og konklusjoner

2.3.1 Nærmere om ønske om større maksimalbredde enn 3,50 (arbeidsbredde) og 3,00 (transportbredde) på brøytemateriell

NLF og MEF viser til at det ved brøyting av 4-felts motorveger bør tillates bredder over 3,50 meter, da dette har den fordel at man kan redusere antall brøytebiler fra 3 til 2. Dette innebærer at brøytebiler med påmontert sideskjær bør være unntatt fra breddebegrensningen på 3,50 meter ved brøyting av 4-felts motorveger. Videre vil man med en frontplog på 3,50 meter kun ha en sideplog på 1,00 meter når maksimal bredde i dag er 4,50 meter. Det vises også til at 3,00 meter transportbredde kan bli noe knapt da det ikke er mulig å skille mellom transportbredde og arbeidsbredde på sideploger. Disse plogene kan ha en bredde på 3,20 meter og oppover og kan ikke foldes inn til under transportbredde på 3,00 meter.

Vegdirektoratet bemerker at det ikke er lagt opp til dette i forskriften. De foreslåtte bredder er satt med kunnskap om at det er sammenheng mellom økte bredder på kjøretøy og risiko for skade på andre trafikanter særlig i møteulykker. Det vises som eksempel til at innslagspunktet for krav til ledsagelse er 3,00 meter. Vegdirektoratet vil for øvrig bemerke at det fortsatt vil være mulig å søke dispensasjon for arbeidsbredder over 3,50 meter og transportbredder over 3,00 meter. Forslaget setter ingen øvre grense for hvilke bredder det kan gis dispensasjon for, og spesifiserer heller ikke hvordan bredden fordeles. Det vil derfor være opp til dispensasjonsmyndigheten å vurdere om dispensasjon skal gis for den ønskede bredden (og til byggherre/oppdragsgiver om de ønsker bruk av denne typen utstyr i sine kontrakter). Vegdirektoratet anser også at øvrig argumentasjon for bredere maksimalbredder som problematikk med kjøring på «romlelinje» som midtlinje kan løses med de dispensasjonsmuligheter som finnes i dagens lovverk.

Konklusjon: Vegdirektoratet finner å vedta foreslåtte maksimalbredder på 3,50 meter arbeidsbredde og 3,00 meter transportbredde for brøytemateriell.

2.3.2 Inkludering av hjullaster i bestemmelsen om økte bredder ved vinterdrift

MEF viser i høringssvaret til at de nye bestemmelsene om bredde også må omfatte hjullaster, da dette er en maskin som svært ofte brukes til vinterdrift. Omfanget på bruk av hjullaster kan være minst like omfattende som for traktor slik at det er et reelt behov for å inkludere disse i bestemmelsen.

Vegdirektoratet vurderte ved utarbeidelse av høringsnotatet om også andre typer motorvogner, for eksempel motorredskap skulle omfattes av bestemmelsen. Etter innspillet fra MEF er hjullaster et egnet motorredskap til snørydding. Vegdirektoratet har etter nærmere undersøkelser funnet at det foreligger utstrakt praksis for å gi dispensasjon for bredde til hjullaster som er påmontert brøyteutstyr. Tilføyelse av hjullaster i bestemmelsen om maksimal bredde vil dermed være en forskriftsfesting av gjeldende praksis. Så vidt Vegdirektoratet kan se finnes det altså ingen saklig grunn til å forskjellsbehandle hjullaster og traktorer i dette tilfellet. Vi mener derfor at bestemmelsen må utformes slik at den også tillater økter bredder for hjullaster slik at disse omfattes av den foreslåtte bestemmelsen sammen med lastebil N2, N3 og traktor.

Vegdirektoratet presiserer at det foreligger dispensasjonspraksis også på de kraftigste hjullasterne som har påmontert snøfres til rydding av fjelloverganger. Foruten å overstige breddebegrensningene har dette materiellet aksellaster og totalvekter som langt overskrider vektbegrensningene i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5. Den foreslåtte bestemmelsen i § 5-5 nr. 9 vil ikke gi dette materiellet unntak fra krav om dispensasjon, idet bestemmelsen i bokstav c siste punktum oppstiller en forutsetning at de normale vektbegrensningene skal overholdes. På grunn av vektoverskridelsene vil dette materiellet derfor fortsatt være underlagt krav om enkeltvis dispensasjoner fra vektbestemmelsene på samme måte som i dag med hjemmel i § 5-15 nr. 4.

Forslag til ny bestemmelse i § 5-5 nr. 9 bokstav b får følgende ordlyd:

Motorvogn N2 og N3, hjullaster og traktor kan ved påmontering av utstyr for vinterdrift av veg ha bredde inntil 3,50 meter. Største tillatte transportbredde er 3,00 meter.

Bestemmelse om mulighet til å gi dispensasjoner i § 5-10 nr. 7 må også endres slik at hjullaster omfattes:

Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til motorvogn N2, N3, hjullaster og traktor for større bredder enn angitt i § 5-5 nr. 9 ved påmontering av utstyr for vinterdrift av veg. Motorvognens lengde og bredde uten slikt utstyr skal ikke overstige det som er tillatt i henhold til § 5-4 nr. 4 og 5. 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.

Inkludering av hjullastere i breddeuntaket innebærer altså at det gjøres en endring i forslaget til ny forskrift. Etter Utredningsinstruksen pkt. 3.3 skal det reviderte forslaget legges ut på ny høring dersom endringen er *vesentlig*. Slik Vegdirektoratet ser det er endringen en ren forskriftsfesting av gjeldende praksis. Endringen innebærer i realiteten ingen utvidelse av hva som tillates av materiell, men gir et bedre grunnlag for de relevante aktørene å vurdere hvilken bredde som tillates av brøyteutstyr på norske veger. Vegdirektoratet anser at endringen ikke er vesentlig og at hjullastere derfor kan inntas i endringsforslaget uten at forslaget sendes ut på ny høring.

2.3.3 Øvrige innspill om brøyteutstyr

Videre ber NLF om at det gjennomføres krav om at utstyr brukt til brøyting må tilfredsstillere kravene i Euro VI. Vegdirektoratet bemerker at dette ikke kan kreves med hjemmel i forskrift om bruk av kjøretøy da denne ikke regulerer den type forhold. Entreprenører og står uansett fritt til å bruke slike biler til brøyting. Oppdragsgivere står også fritt til å stille slike krav.

NLF opplyser at de ser positivt på en økning av maksimal lengde til 14,00 meter, men peker på at en konsekvens av endringen kan være at dette vil favorisere 4-akslede biler, noe som er en høyere investering og gir høyere driftsutgifter. Det opplyses også at disse bilene kanskje ikke er så egnet til andre oppgaver utenom brøytesesongen. Vegdirektoratet bemerker at det vil være en fordel med 4-akslede kjøretøy da disse kan ha mere nyttelast (sand, salt etc.). I tillegg vil det bli bedre vektfordeling på akslingene slik at man lettere kommer innenfor på maksimalvekt på foraksel med påmontert frontplog enn hva som er tilfelle på 3-akslede biler.

2.3.4 Mulighet til å sette vilkår i dispensasjoner krysningsadgang for dumpere

Vegdirektoratet noterer seg at flere av kommunene og fylkeskommunene er opptatt av at det i dispensasjoner oppstilles krav til at entreprenør/dispensasjonshaver forplikter seg til å forsterke vegen i forkant eller utbedre eller kompensere for kostnader for skader og slitasje på vegen det skal kjøres på med forhøyete aksellaster. Vegdirektoratet er enig i at det er riktig å vurdere slike krav som vilkår for at det blir gitt dispensasjon i den enkelte sak. Vi anser likevel ikke at forskrift om bruk av kjøretøy er et egnet sted å stille et slikt vilkår. Hvis det oppstilles et krav om utbedring eller kompensasjon for kostnad i forskriften vil dette også automatisk gjelde for alle vegmyndigheter; riks- fylkes- og kommunale. Forskriftsfesting av dispensasjonsmulighet vil ikke være til hinder for at det kan settes

nærmere vilkår om dette i dispensasjonene. Muligheten til å sette vilkår anses ivaretatt i den foreslåtte bestemmelsen ved at det skal innhentes skriftlig uttalelse fra kommunen eller fylkeskommunen i vurderingen om det skal innvilges dispensasjon. Den enkelte vegmyndighet får på denne måten adgang til å stille sine egne vilkår til entreprenøren for bruk av deres veg. Vegdirektoratet presiserer at muligheten til å sette vilkår ikke bare er ment å gjelde krav til istandsettelse av veg. Her kan også settes andre krav som typisk vil være hastighetsbegrensning (f.eks. maksimal hastighet 50 km/t), krav til arbeidsvarsling, lysregulering etc. slik som var tidligere praksis etter NA-Rundskriv 2017/5. Forskriftsfesting av dispensasjonsadgangen for dumpere i forskrift vil altså sikre og tydeliggjøre at dispensasjon kan gis, mens andre krav til kjøringen eller utforming av krysningspunktet kan følge av dispensasjonen.

Konklusjon: Vilkår til entreprenør/dispensasjonshaver om å forsterke, utbedre eller kompensere for kostnader for skade og slitasje på vegen anses ivaretatt i forslaget gjennom mulighet til å stille vilkår i dispensasjonen.

2.3.5 Om avgrensning for krysningsadgang mot andre anlegg enn veganlegg

Vegdirektoratet ba i høringsnotatet om innspill på om det finnes særlige grunner til å utvide ordningen med midlertidig oppskrivning av aksellast for andre anleggsarbeider enn offentlige veganlegg. Næringen (NLF), kommuner og fylkeskommuner viser til at forslaget om adgang til kryssing/kjøring langs veg med dumpere kun skal omfatte veganlegg. Ingen av instansene gir tydelig uttrykk for innvendinger mot en slik avgrensning, men det påpekes at det kan være samfunnsmessige grunner til å tillate slik kryssing/kjøring på andre anlegg enn veganlegg. Oslo kommune nevner andre offentlige anlegg som kunne vært omfattet av ordningen er bygging av jernbane, T-bane og vannforsyningsanlegg.

Hensikten med forskriftsendringen er å forskriftsfeste en praksis som tidligere var muliggjort etter NA-Rundskriv 92/33 og senere oppdatert i NA-Rundskriv 2017/5. Rundskrivene muliggjorde midlertidig kjøring og kryssing med forhøyede aksellaster utelukkende på anleggsparseller i forbindelse med drift og vedlikehold av offentlig veg. Slik Vegdirektoratet ser det, vil en utvidelse av dispensasjonsmuligheten til å gjelde andre aktører enn ved vegbygging og vegdrift, gi en økning i omfang av kryssingstrafikk på norske veger i forhold til hva den er i dag. En slik økning antas særlig å redusere fremkommeligheten på vegene. En stor andel av anleggsarbeid for vegutbygging vil foregå tett innpå biltrafikk og eksisterende infrastruktur. Det må derfor etableres midlertidige veger som tar unna trafikken under anleggsperioden. Disse midlertidige vegene har ofte fra før redusert fremkommelighet i form av innsnevring og reduserte fartsgrenser uten at det er etablerte krysningspunkter for dumpere. Når vegen som bygges er ferdig blir den midlertidige vegen ofte fjernet eller satt tilbake til sin opprinnelige tilstand. En etablering av krysningsadgang på veganlegg vil altså som oftest være en inngripen i en veg som allerede har redusert fremkommelighet og skal fjernes i motsetning til ved andre anleggsarbeider hvor det i utgangspunktet ikke er planlagt ny veg. Slik Vegdirektoratet ser det, er muliggjøring av krysningsadgang for andre anleggsarbeider en betydelig utvidelse i forhold til tidligere praksis, som vil kreve en større utredning særlig med tanke på konsekvenser for trafiksikkerheten og fremkommelighet. Dette vil igjen nødvendiggjøre en ny høringsrunde.

Vegdirektoratet ønsker ikke en ny runde med høring før nærværende forskriftsendringer trer i kraft.

Konklusjon: Vegdirektoratet finner å vedta at kryssing og kjøring langs veg med forhøyete aksellaster skal være mulig ved anleggs- og vedlikeholdsdrift på og ved offentlig veg.

2.3.6 Breddeskrav for dumpere, nærmere om begrepet «dumper» m.m.

NLF peker på at det i høringen er benyttet begrepet «dumper», som de mener omfatter både rammestyrte dumpere, tipptruck og lastebil på anleggsskilter. NLF mener bestemmelsen også må omfatte lastebiler på vanlige skilter, begrenset oppad til kjøretøyets tekniske vektor. Vegdirektoratet bemerker at det i forslag til ny forskrift gis dispensasjonsmulighet til kjøring langs veg og kryssing med motorvogn N3 og dumper for inntil 13 tonn aksellast og 26 tonn boggilast. For kjøring langs veg og kryssing vil det altså etter forskriftsendringen være anledning til å benytte motorvogn godkjent som bil N3. Forutsetningen er at kjøretøyet er teknisk godkjent for de vektor det søkes om.

MEF foreslår også at det gis mulighet til søke om dispensasjon fra dagens breddekrav, da dumpere det dreier seg om ofte kan ha en bredde som overstiger 3,25 meter. Vegdirektoratet bemerker at det i den foreslåtte forskriften er inntatt mulighet til å søke dispensasjon for «dimensjoner», som vil omfatte både lengde og bredde i tillegg til vektor. Den foreslåtte forskriftstekst dekker altså dette behovet.

Nordland fylkeskommune mener det bør forskriftsfestes obligatoriske krav til merking av brøyteutstyr slik at det blir en ensartet praksis på dette. Vegdirektoratet har valgt å ikke omfatte forskriftsfesting av slike krav i denne endringen. Vi noteres oss imidlertid at det kan være behov for en mer ensartet praksis på dette og vil se an og vurdere dette behovet i tiden fremover.

Trøndelag fylkeskommune har kommentert at dersom anleggstrafikk/dumper har behov for kryssing eller kjøring langs veg som ikke tilhører anlegget, må kjøringen på forhånd avtales med aktuell vegeier. Vegdirektoratet presiserer at det foreslåtte forslaget ikke gir anledning til å kjøre på eller krysse veg som ikke er en del av anleggsparsellen.

Del II – Endringsforskrift til forskrift om bruk av kjøretøy

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet 25. januar 1990 med hjemmel i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 § 13, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

I

I forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy (bruksforskriften) gjøres følgende endringer:

§ 5-5 ny nr. 9 skal lyde:

§ 5-5 nr. 9 Særlige bestemmelser om motorvogn påmontert utstyr for vinterdrift av veg

- a. 3- og 4-akslet motorvogn N3 kan ved påmontering av utstyr for vinterdrift av veg ha lengde inntil 14,00 meter.
- b. Motorvogn N2 og N3, hjullaster og traktor kan ved påmontering av utstyr for vinterdrift av veg ha bredde inntil 3,50 meter. Største tillatte transportbredde er 3,00 meter.
- c. Motorvognens lengde og bredde uten slikt utstyr skal ikke overstige det som er tillatt i henhold til § 5-4 nr. 4 og 5. 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.
- d. Når bredden er over 2,60 m, skal motorvognen skal ha minst en varsellykt som angir blinkende gult lys til alle sider.

§ 5-10 ny nr. 7 skal lyde:

§ 5-10 nr. 7 Særlige bestemmelser om utstyr for vinterdrift av veg

Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til motorvogn N2, N3, hjullaster og traktor for større bredder enn angitt i § 5-5 nr. 9 ved påmontering av utstyr for vinterdrift av veg. Motorvognens lengde og bredde uten slikt utstyr skal ikke overstige det som er tillatt i henhold til § 5-4 nr. 4 og 5. 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.

§ 5-10 ny nr. 8 skal lyde:

§ 5-10 nr. 8 Særlige bestemmelser om massetransport med dumper ved anleggs- og vedlikeholdsdrift på anleggsparsell som er åpen for alminnelig ferdsel.

- a. Ved anleggs- og vedlikeholdsdrift på og ved offentlig veg, kan det på anleggsparsell gis dispensasjon med tidsbegrensning ved transport av delbart gods for større vekter og dimensjoner enn tillatt i henhold til § 5-4 og veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.
- b. For kjøring langs veg og kryssing, kan det gis dispensasjon til motorvogn N3 og dumper for inntil 13 tonn aksellast og 26 tonn boggilast.
- c. For kryssing av veg, kan det gis dispensasjon til dumper for høyere aksellast og boggilast enn 13 og 26 tonn.
- d. Før det gis dispensasjon på fylkesveg eller kommunal veg, skal det innhentes skriftlig uttalelse fra fylkeskommunen eller kommunen.

Gjeldende § 5-10 nr. 7 blir nytt nr. 9.

§ 5-11 ny nr. 5 skal lyde:

§ 5-11 nr. 5

Denne paragrafen gjelder ikke for kjøring i henhold til dispensasjon utstedt med hjemmel i § 5-10 nr. 7.

II

Endringene trer i kraft 15. desember 2021

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Tlf: (+47) 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no

www.vegvesen.no

Tryggere, grønnere og enklere reisehverdag