



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat

- Økning av maksimalt tillatte lengder og bredder for motorvogn som er påmontert utstyr til bruk for vinterdrift av veg
- Dispensasjonsbestemmelse med mulighet for anleggsmaskiner til å krysse trafikkert veg i forbindelse med etablering av veganlegg

Høring om forslag til forskrift om endring i:

- *Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy*

Myndighet og Regelverk
Veg – og trafikkjuridisk
6. juli 2021
Vår ref.: 21/134692

Innholdsfortegnelse

| | | |
|-------|--|----|
| 1 | Innledning..... | 4 |
| 2 | Regelendring for økt lengde og bredde for kjøretøy påmontert utstyr for vinterdrift av veg 4 | |
| 2.1 | Gjeldende regelverk..... | 4 |
| 2.2 | Dispensasjoner etter §§ 5–15 nr. 4 og 6–2 andre ledd..... | 5 |
| 2.3 | Regelverk i andre nordiske land | 6 |
| 2.3.1 | Danmark | 6 |
| 2.3.2 | Sverige | 6 |
| 2.3.3 | Finland..... | 7 |
| 2.4 | Behov for forskriftsregulering..... | 7 |
| 2.5 | Nærmere om endringsforslaget..... | 9 |
| 2.5.1 | Vinterdrift eller alle former for drift og vedlikehold av veg? | 9 |
| 2.5.2 | Lengde | 9 |
| 2.5.3 | Bredde | 10 |
| 2.5.4 | Aksellaster og totalvekt..... | 13 |
| 2.5.5 | Vilkår for kjøring..... | 15 |
| 2.6 | Trafikksikkerheten ved økte lengder og bredder | 16 |
| 2.7 | Forslag til forskriftstekst | 19 |
| 2.8 | Økonomiske og administrative konsekvenser..... | 19 |
| 3 | Dispensasjonsbestemmelse med mulighet for anleggsmaskiner å krysse offentlig veg i forbindelse med etablering av veganlegg | 20 |
| 3.1 | Bakgrunn for behovet..... | 20 |
| 3.1.1 | NA–Rundskriv 2017/5 «Midlertidig forhøyet aksellast på anleggsparseller åpen for allmenn ferdsel. Delegering av myndighet» | 21 |
| 3.2 | Utfordringer i gjeldende regelverk..... | 21 |
| 3.3 | Regelverk i andre nordiske land | 22 |
| 3.3.1 | Danmark | 22 |
| 3.3.2 | Sverige | 23 |
| 3.3.3 | Finland..... | 23 |
| 3.4 | Endringsforslaget | 23 |
| 3.4.1 | Virkeområde | 23 |
| 3.4.2 | Vekter | 24 |

| | | |
|-------|---|----|
| 3.4.3 | Dimensjoner | 25 |
| 3.4.4 | Vilkår | 25 |
| 3.5 | Ulykker med dumpere og anleggsmaskiner | 28 |
| 3.6 | Forslag til forskriftstekst | 29 |
| 3.7 | Økonomiske og administrative konsekvenser | 29 |
| 4 | Høringsfrist | 30 |

Høringsnotat – Forslag til forskrift om endring i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy

1 Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til to endringer i reglene om tillatte vektorer og dimensjoner på norske veger som står i forskrift om bruk av kjøretøy 25. januar 1990 nr. 92 («bruksforskriften») kapittel 5. Endringene vil være unntak fra bestemmelsene om maksimalt tillatte dimensjoner (lengde og bredde) for brøytebiler og vektorer (aksellast og totalvekt) for dumpere.

1. Brøytebiler er begrenset til en maksimal lengde på 12,00 m etter dagens regelverk. Statens vegvesen foreslår å øke grensen til 14,00 m. Etter dagens regelverk er det også en maksimalbredde på 2,55 m på disse kjøretøyene. Dette foreslås øket i en ny særbestemmelse i kapittel 5 til maksimalt 3,50 m uten krav til dispensasjon. For bredder over 3,50 m foreslås det å forskriftsfeste en dispensasjonsmulighet.
2. Dumpere benyttes ofte på veganlegg for transport av fyllmasse for bygging av ny veg. Dumpere har imidlertid en totalvekt og ofte også en egenvekt som går utover de maksimalt tillatte vektene i forskriften. Det foreslås forskriftsfestet en særbestemmelse i kapittel 5 som gir dispensasjonsmulighet for dumpere til å kjøre på- og krysse trafikkert ved etablering og bygging av veganlegg. Muligheten vil være i tråd med det som var praksis etter det nå opphevede NA-Rundskriv 2017/5.

Statens vegvesen sender med dette to forslag om unntak fra reglene om vektorer dimensjoner for brøytebiler og dumpere på høring. Høringsnotatet vil bli delt inn slik at de ovenfor nevnte temaene behandles i henholdsvis punkt 2 og 3.

2 Regelendring for økt lengde og bredde for kjøretøy påmontert utstyr for vinterdrift av veg

2.1 Gjeldende regelverk

Reglene om tillatte vektorer og dimensjoner står i forskrift om bruk av kjøretøy 25. januar 1990 nr. 92 («bruksforskriften») kapittel 5. De alminnelige bestemmelsene om vektorer, lengde og bredde er gitt i forskriftens § 5-4.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4 nr. 4 bestemmer at største tillatte lengde for enkeltkjøretøy på offentlig veg er 12,00 m. § 5-4 nr. 4 bokstav b stiller dessuten krav til kjøretøyets sporingsegenskaper, beskrevet som at kjøretøyet skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 5,30 m. Etter bestemmelsen nr. 5 bokstav a er største tillatte bredde 2,55 m.

De største tillatte lengder og vekter for kjøretøy og vogntog på den *enkelte vegstrekning* er gitt i de til enhver tid gjeldende veglistene. Hvilken klassifisering vegene skal ha i de forskjellige veglistene, bestemmes av vegeier, det vil si Statens vegvesen for riksveger, fylkeskommunen for fylkesveger og kommunen for kommunale veger. I forskriften § 5-7 gis det særlige bestemmelser, som avhengig av vegens veggruppe i vegliste for spesialtransport, tillater maksimal lengde for betongpumpebiler, mobilkraner og liftbil på 14,00 m.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-3 nr. 1 bestemmer at *«Kjøretøy eller vogntog må ikke brukes eller tillates brukt med større vekter og dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Ellers må det være gitt dispensasjon.»* Største tillatt bredde ved bruk på offentlig veg er som utgangspunkt 2,55 meter jf. forskriften § 5-4 nr. 5 bokstav a.

Dette gjelder også gods og påmontert utstyr, da § 5-3 nr. 3 første ledd uttaler at *«I angivelse av kjøretøys eller vogntogs lengde eller bredde i dette kapitlet er gods medregnet dersom ikke annet framgår av vedkommende bestemmelse»*. Ved bruk av påmontert utstyr, herunder brøyteplag med større bredde enn 2,55 m må det derfor søkes dispensasjon. I Norge tillater vi at visse kjøretøytyper, som motorredskap og mobilkraner etc., og vogntog som er konstruert for eller utfører transport av udelbart gods kan ha større bredde, jf. bestemmelsene i forskriften §§ 5-6, 5-8 og 5-9.

2.2 Dispensasjoner etter §§ 5-15 nr. 4 og 6-2 andre ledd

Det eksisterer i dag ingen særbestemmelser i kapittel 5 som gir brøytebiler mulighet til å kjøre med større dimensjoner enn det som fremgår av de alminnelige bestemmelsene ovenfor. Dispensasjoner må dermed gis med hjemmel i § 5-15 nr. 4 av Statens vegvesen i enkelttilfeller og § 6-2 andre ledd av Vegdirektoratet ved generelle unntak. Adgangen til å gi dispensasjon etter disse bestemmelsene er forutsetter søknad og en konkret vurdering i hver sak.

4-akslete brøytebiler er innvilget generell dispensasjon etter bruksforskriften § 6-2 for kjøring med lengde inntil 14,00 m.¹ Foruten nevnte dispensasjon foreligger det ingen praksis for å dispensere på lengde for brøytebiler.

Det foreligger derimot praksis for utstedelse av dispensasjoner på bredde. Som en hovedregel innvilges det dispensasjon inntil 3,50 m for brøyting med plag. I dispensasjonene henvises det til driftskontraktene hvor det foreligger oversikter over vegstrekninger og hvilke bredder det gis dispensasjon for. Kontraktens vegnett deles inn i flere mulige kategorier: inntil 4,50 m, inntil 3,50 m, inntil 3,00 m, inntil 2,70 m og ingen

¹MIME – saks nr. 20/179837-6 Søknad om dispensasjon for 4 akslede brøytebiler – Vegdirektoratets vedtak

<https://sakarkiv.vegvesen.no/locator.aspx?name=Common.Details.Navigate&module=Document&subtype=2&recno=7513920&VerID=6308578>

dispensasjon. Kontraktens oversikter over vegnettet er ment å gi en reell forventning av hva det vil bli gitt dispensasjon for. Dispensasjoner gjelder for hele kontraktsperioden. Det er også vanlig praksis at det settes vilkår om maksbredde på 3,00 m ved transport til og fra arbeidssted. Dersom det er mulig å stille ploget smalere enn dette, skal det gjøres under transporten. Videre settes krav til at utstyr, redskap m.m. som stikker ut foran, bak eller på sidene av kjøretøyet, skal være merket i samsvar med bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy. Bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy har ikke egne bestemmelser om merking av plog og brøyteutstyr og disse bestemmelsene kan derfor suppleres med krav om merking i driftskontraktene. Merking av utstyr blir ytterligere omtalt i høringsnotatets punkt. 2.5.5.2.

Dispensasjonen gir unntak fra bestemmelsene om ytterligere krav til kjøring med spesialtransport i forskrift om bruk av kjøretøy §5–11.

Ved søknader som kommer inn uten kontrakt, blir det innvilget en dispensasjon etter omsøkt bredde, men ikke over 3,50 m. Det stilles de samme vilkårene som over, men uten henvisning til driftskontrakt. I tillegg legges det ved dispensasjonen en illustrasjon som beskriver krav til merking av ploget.

Dette understreker viktigheten av at fylkeskommune og kommune må være bevisst på det ansvaret de har som oppdragsgiver når det gjelder utforming av vilkår i driftskontrakter med entreprenørene.

2.3 Regelverk i andre nordiske land

2.3.1 Danmark

Etter dansk regelverk skal brøytebiler følge de alminnelige reglene for vektor og dimensjoner som gjelder for alle kjøretøyer; maksimalt 12 meter lengde og 2,55 meter bredde.

Bekendtgørelsen om køretøjers største bredde, længde, højde, vægt og akseltryk (Dimensionsbekendtgørelsen) BEK nr. 1497 af 01/12/2016 § 3 nr. 5 uttaler at *«Kørsel med et køretøj, der er konstrueret med en arbejdsstilling og en transportstilling således, at udragende dele kan afmonteres eller slås ind, må kun finde sted med sådanne dele i transportstilling»*. Nr. 6 pkt. 2 uttaler at dette likevel ikke gjelder *«ved kørsel på vej, hvorunder køretøjet udfører en arbejdsfunktion»*. § 4 nr. 5 bestemmer enkelt og greit at *«En sneplow må have bredde på indtil 3,50 m»*.

Det er ingen unntak fra reglene om vekt for brøytebiler.

2.3.2 Sverige

Trafikförordning 1998:1276 regulerer blant annet tillatte vektor og dimensjoner for offentlig veg. Maksimalt tillatte lengde er 24 meter etter forskriften kapittel 4 § 17. Forskriftens kapittel 4 § 15 første ledd bestemmer at største tillatte bredde for kjøretøy unntatt buss er

2,60 meter, og at gods ikke tillates å stikke ut mer enn 20 cm på hver side av kjøretøyet. Det finnes unntak for kjøretøy som brukes til vedlikehold av veg med påmontert redskap i forordningen kapittel 12 hvor det uttales i *Bestämmelser för väghållningsarbete* 1 § første ledd at ”*Om ömstendigheterna kräver det och särskild försiktighet iakttas får vid väghållningsarbete, bärgning och liknande ... 4. redskap som är bredare än 260 centimeter eller fordon med redskap eller utrustning påmonterad där redskapet eller utrustningen skjuter ut mer än 20 centimeter åt sidan eller medör att bredden överstiger 260 centimeter användas trots 4 kap. 15 § första stycket*”.

2.3.3 Finland

Etter Vägtrafiklagen 729/2018 er maksimal lengde 12 meter og maksimal bredde er 2,55 eller 2,60 meter avhengig av hva slags type kjøretøy. For brøytebiler og andre kjøretøy som driver med drift og vedlikehold av veg gjelder ikke de alminnelige bestemmelsene om lengde og bredde. I Vägtrafiklagen § 130 fremgår at «*[p]å motorredskap, arbetsredskap och släpanordningar som registrerats eller tagits i bruk i en EES-stat och som används vid väghållning eller i jordbruk tillämpas inte bestämmelserna om huvudmått i detta kapitel. De får föras även när de är över 4,00 meter breda, om väganordningarna inte begränsar färdens med fordonet och färdens inte orsakar fara eller avsevärd olägenhet. Motorredskap samt arbetsredskap och släpanordningar som kopplats till ett fordon ska under färdens vara i transportläge eller annars reglerade så att den allmänt tillåtna bredden överskrids så lite som möjligt*». Loven gir ingen unntak fra vektbegrensningene for kjøretøy som driver med drift og vedlikehold av veg.

2.4 Behov for forskriftsregulering

Hovedregelen om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg, som gitt i forskrift om bruk av kjøretøy § 5–3 nr. 1, angir at «Kjøretøy og vogntog må ikke brukes eller tillates brukt med større vekter og dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Hvis ikke må det være gitt dispensasjon.» «Tillatt for vegen» viser til de vekter og dimensjoner som angis for forskjellige kjøretøy-, vogntog- og transporttyper som er beskrevet i forskriftens §§ 5–4 til 5–7, og for den enkelte vegstrekning i de til enhver tid gjeldende veglistene.

Alminnelig tillatt bredde for kjøretøy og vogntog er i § 5–4 nr. 5 satt til 2,55 m. Påmontering av utstyr for vinterdrift av veg medfører svært ofte større bredde enn 2,55 m. I henhold til § 5–7 kan motorredskaper, mobilkran o.l. og transport av udelbart gods skje uten dispensasjon med bredde inntil 3,25 m og lengde 14,00 m. Denne bestemmelsen kommer av flere grunner ikke til anvendelse for brøyting / vinterdrift. For det første angir § 5–7 spesifikt hvilke kjøretøy- og transporttyper den gjelder. Bestemmelsen gir ikke adgang til kjøring med større bredde når bredden består av påmontert utstyr, siden utstyr ikke faller inn under definisjonen av udelbart gods i § 5–2 bokstav c. § 5–7 avskjærer også uttrykkelig transport med motorvogn med lengde over 12,00 m. Videre gjelder bestemmelsen kun «motorvogn N2 og N3», som avskjærer traktorer. For det andre gjelder § 5–7 kun veger «som ikke er i veggruppe IKKE». Brøyting / vinterdrift med større bredde enn 2,55 m vil

naturlig nok foregå også på veggruppe IKKE. For større bredde enn 3,25 m vil det alltid kreves dispensasjon.

Brøyting / vinterdrift med bredde over 2,55 m må dermed alltid skje på bakgrunn av dispensasjon. I dag utsteder Statens vegvesen Transport og samfunn derfor dispensasjon til kjøretøy påmontert utstyr som medfører bredde over det alminnelig tillatte, såkalte «brøytedispensasjoner».

Brøytedispensasjonene gis uten henvisning til en konkret dispensasjonsbestemmelse. Dispensasjon uten tidsbegrensning med hjemmel i § 5–8, kan kun gis til kjøretøy- og transporttyper som angitt i bestemmelsen, det vil si motorredskap, mobilkran mv, og transport av udelbart gods.

Bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning i § 5–9 gir hjemmel til å gi dispensasjon for kjøring med større bredde enn 3,25 m, og på veger i veggruppe IKKE. Bestemmelsen henviser imidlertid tilbake til § 5–7 når det gjelder hvilke kjøretøy- og transporttyper som kan få dispensasjon, og gir dermed ikke hjemmel til å gi dispensasjon for bredde på grunn av utstyr, og heller ikke til traktorer.

I § 5–10 gis det særlige bestemmelser om dispensasjon med tidsbegrensning til enkelte transporttyper som ikke er å anse som transport av udelbart gods. I dag omfatter denne bestemmelsen transport av husmoduler, kjøretøy og båter, tømmer i hele stammer og forflytning landbruksmaskiner med bredde over 3,50 m og tilhengerredskaper.

Etter dette gir ingen av de ordinære dispensasjonsbestemmelsene hjemmel til å gi dispensasjon til brøyting / vinterdrift med dimensjoner ut over det alminnelig tillatte i § 5–4, altså bredde 2,55 m og lengde 12,00 m.

Statens vegvesen har i § 5–15 nr. 4 hjemmel til å gjøre unntak i enkelttilfelle ut over rammene i §§ 5–8 til 5–10 når "særlig tungtveiende grunner" gjør seg gjeldende. I og for seg er dispensasjonene derfor ikke ugyldige. Det er likevel ikke ønskelig at en bestemmelse som i utgangspunktet er tenkt som en sikkerhetsventil, benyttes til å utstede et stort antall dispensasjoner hvert år til aktiviteter som foregår regelmessig på hele det offentlige vegnettet. Vegdirektoratet ser det derfor som hensiktsmessig å gi egne bestemmelser om tillatte dimensjoner ved vinterdrift av veg uten og med dispensasjon.

Når det gjelder *lengde*, har Vegdirektoratet allerede gitt et generelt unntak som tillater lengde inntil 14,00 m for 4-akslet motorvogn N3. Et slikt generelt unntak er imidlertid å anse som en forskrift i forvaltningslovens forstand, og bør derfor fremgå av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5.

2.5 Nærmere om endringsforslaget

2.5.1 Vinterdrift eller alle former for drift og vedlikehold av veg?

Utfordringen med manglende hjemmelsgrunnlag for dispensasjon for bredde over 2,55 m på grunn av påmontert utstyr, gjør seg potensielt gjeldende også for en del andre aktiviteter knyttet til drift og vedlikehold av veg. I arbeidet med å forskriftsregulere tillatte dimensjoner ved brøyting / vinterdrift av veg, har Statens vegvesen vurdert om de foreslåtte bestemmelsene også bør omfatte andre former for drift og vedlikehold av veg.

Vi har kommet til at forslaget kun vil omfatte utstyr for vinterdrift av veg. Begrunnelse for det er at vi anser fremføring og bruk av materiell til brøyting, salting og strøing som ekstra prekært sammenlignet andre former for drift og vedlikehold av veg. Man har ikke det samme behovet for fremføring av materiell som for hurtig og effektiv rydding av snø og salting på vegbanen som følge av endring av værforhold. Endring av værforhold påvirker føreforholdene i større grad om vinteren og stiller høyere krav til ressurser for å kunne gjøre vegen trafikksikker og opprettholde dens funksjon.

Dispensasjonsmyndigheten i Statens vegvesen mottar få søknader om dispensasjoner på utstyr for sommervedlikehold av veg. Der en noen få søknader som gjelder vekt og bredde på bankettutlegger (komprimering av sand utenfor asfaltkant) og kantklippemaskin. Dette utstyret er gjerne påmontert en hjullaster eller lastebil. Årsaken kan være at under transport foldes utstyret inn, slik at de er innenfor bredde 2,55 m. Bredden vil bare overstige 2,55 m når armen med påmontert kantklipper foldes ut under arbeid. Selve arbeidet vil imidlertid skje i henhold til godkjent arbeidsvarslingsplan med egne krav til sikringstiltak. Det presiseres at når kjøretøyet benyttes til arbeid i henhold til godkjent arbeidsvarslingsplan, gir dette ikke dette noe fritak fra de maksimalt tillatte bestemmelsene om vekt og dimensjoner. Det anses imidlertid som at det er mindre presserende behov for en egen forskriftsregulering av kjøring hvor hensynene til ivaretagelse av trafikksikkerhet og fremkommelighet er ivaretatt av arbeidsvarslingsplanen.

Statens vegvesen mottar gjerne innspill fra høringsinstansene om det skulle være særlige grunner for å åpne for økte bredder på også annet virkeområde enn vinterdrift.

2.5.2 Lengde

2.5.2.1 Om bakgrunn for forskriftsfesting av økt tillatt lengde

Drift og vedlikehold av riks- og fylkesveiene i Norge blir utført av entreprenører som har kontrakt med Statens vegvesen, fylkeskommunene eller kommunene. Vinterdrift som består av brøyting, salting, strøing og snørydding er en stor del av arbeidet og kostnadene ved drift av vegnettet i Norge. Det er utviklet utstyr og kjøretøy som er spesielt tilpasset og egnet til denne oppgaven. Noe av dette utstyret som er i bruk overstiger de maksimalt tillatte breddene og lengdene i bruksforskriften kapittel 5. Dette gjelder de største brøytebilene som med påmontert plog og spredde overstiger maksimal tillatte lengde for slike kjøretøy.

Slike biler med påmontert plog vil også gå utover breddebegrensningen i forskrift om bruk av kjøretøy.

I konkurransegrunnlagene og kontraktene med Statens vegvesen eller fylkeskommune for vinterdrift av vegene er det ofte stilt krav om blant annet bruk av 4-akslete brøytebiler med brøyteplogfeste skal være i førstelinjeutstyret som skal disponeres og betjenes av hovedentreprenøren. Som en del av utstyret i førstelinjen skal det i enkelte kontrakter også være bil med fastsandspreder eller saltspreder. Det er også i enkelte kontrakter et krav om at salting skal skje samtidig med brøyting. Slike «samtidige tiltak» skal etter kontraktene skje ved snøvær og i noen av kontraktene er det også krav om at brøyting og salting skal skje med samme bil. Dette er særlig aktuelt på flerfelts motorveger hvor det skal være helt fritt for snø og is. Av hensyn til behovet for å benytte det best mulig egnete utstyret og derigjennom ha mest mulig effektiv vinterdrift av vegene vil Vegdirektoratet foreslå å forskriftsfeste unntak fra lengdebegrensningen i bruksforskriften for brøytebiler.

2.5.2.2 Nærmere om valg av lengde

I de tilfellene det er det krav om «samtidige tiltak» som innebærer at brøyting og salting skal skje ved med samme bil og at bilen derfor må være påmontert både plog og saltspreder. Dette medfører at lengdebegrensningen på 12,00 m for slike biler overskrides. En 4-akslet brøytebil som med påmontert både plog foran og spreder bak vil ha en totallengde på 13,30 m. En 3 akslet som er påmontert både plog foran og spreder bak vil ha en totallengde på 12,30 m. Det foreslås å øke maksimal lengden for disse bilene til 14,00 m. Det vil da muliggjøre kjøring med både plog og spreder samtidig med både 3-akslete og 4-akslete brøytebiler etter bestemmelsene i bruksforskriften kapittel.

Lengde 14,00 m samsvarer også med den lengden som tillates uten dispensasjon for motorredskaper og mobilkran mv. i § 5-7.

2.5.2.3 Kjøretøytyper

Statens vegvesen foreslår å gi bestemmelsen samme virkeområde som det generelle unntaket, altså motorvogn N3 med 3 og 4 aksler. De fleste øvrige bestemmelsene om økte lengder og bredder i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 tillater bruk av både N2 og N3. Ettersom 3- og 4-akslede lastebiler har største tillatte totalvekt inntil henholdsvis 26 og 32 tonn, er det i dette tilfellet ikke nødvendig å inkludere N2, altså lastebil med (teknisk) tillatt totalvekt over 3,5 tonn, men ikke over 12 tonn.

2.5.3 Bredder

2.5.3.1 Innslagspunkt for krav om dispensasjon

Etablering av dispensasjonsbestemmelser innebærer imidlertid at det, på samme måte som for andre transporter, må trekkes en grense for hvilke bredder (og lengder) som skal utløse krav om dispensasjon. Statens vegvesen har i denne prosessen forsøkt å finne det hensiktsmessige innslagspunktet for når det må søkes dispensasjon, som både begrenser unødvendig byråkrati, og ivaretar hensynet til trafiksikkerhet. Bestemmelsene tar imidlertid

ikke sikte på å være den endelige reguleringen av tillatte størrelser på brøyteutstyr på offentlig veg i Norge.

Med utgangspunkt i eksisterende regelverk kan flere alternativer tenkes.

1. En ren videreføring av dagens praksis, altså å kreve dispensasjon for enhver overstigelse av bredde 2,55 m
2. Etter modell av bestemmelsene om transport av udelbart gods i §§ 5-7 og 5-9, altså å tillate bredde inntil 3,25 m på veger som ikke er i veggruppe IKKE. I så fall vil det kreves dispensasjon for større bredde enn 2,55 m på veger i veggruppe IKKE, og for større bredde enn 3,25 m på veger som ikke er i veggruppe IKKE.
3. Følge sporet til landbruksmaskiner i §§ 5-5 nr. 6 og 5-10 nr. 5, hvor bredde inntil 3,50 m tillates uten dispensasjon i en radius på 50 km målt i luftlinje fra der foretaket som eier, leaser eller leier kjøretøyet er hjemmehørende, som ledd i vanlig bruk av maskinen, og mulighet for dispensasjon, på samme vilkår, inntil bredde 4,10 m.

Statens vegvesen anser ingen av disse alternativene som egnede for brøyting / vinterdrift av veg.

I dag kreves det dispensasjon for bredde over 2,55 m. Denne praksisen er imidlertid ikke satt på bakgrunn av en særskilt vurdering, men skyldes rett og slett i mangel på en egen regulering, legges alminnelig tillatt kjøretøybredde til grunn.

Statens vegvesen som *dispensasjonsmyndighet* gjør heller ingen konkrete vurderinger av hvilken bredde og eventuelt transportbredde det skal gis dispensasjon for på hver enkelt vegstrekning. For riks- og fylkesveg har Statens vegvesen som *oppdragsgiver* (for fylkesveg frem til 1.1.2020) fastsatt bruks- og transportbredde gjennom vedlegg til kontraktene. Entreprenøren / underentreprenøren fremlegger disse for Statens vegvesens dispensasjonsmyndighet og får innvilget dispensasjon for breddene som angis. Opprinnelig ble vedleggene til brøytekontraktene vurdert av dispensasjonsmyndigheten i Statens vegvesen i forkant av utarbeidelsen av kontraktsgrunnlagene for riks- og fylkesveg. Dette er imidlertid ikke lenger praksis i dag. Dispensasjonsmyndigheten gjør ingen egen vurdering av hvilken bredde det skal gis dispensasjon for. På kommunal veg oppgir entreprenøren hvilken bredde de ønsker dispensasjon for, og får på samme måte innvilget dette uten noen egen vurdering fra dispensasjonsmyndighetens side.

Statens vegvesen legger etter dette til grunn at en forskriftsfestet grense for innslagspunkt for krav om dispensasjon, ikke vil medføre bruk av brøyteutstyr med større bredde enn i dag. På samme måte som i dag vil det være opp til oppdragsgiver å definere hvilke bredder de anser for å være forsvarlige på sine veger, innenfor rammene i regelverket.

2.5.3.2 Kjøretøytyper

I dag utstedes det brøytedispensasjoner både til motorvogn N2 og N3 og traktor. Statens vegvesen foreslår å videreføre dette i § 5-5 ny nr. 9. Vi har også vurdert om bestemmelsen bør omfatte andre motorvogner, for eksempel motorredskap (hjullaster).

Ettersom målet i denne omgang er å kodifisere gjeldende praksis, har vi kommet til at bestemmelsen bør avgrenses til å gjelde nettopp motorvogn N2 og N3 og traktor. Etter hva vi kjenner til, foreligger det per i dag ingen praksis for å gi dispensasjon for brøyting / vinterdrift av veg til andre typer kjøretøy, men vi kan ikke se bort fra at brøyting med bredde over 2,55 m med slike kjøretøy foregår uten dispensasjon.

Det blir riktignok innvilget unntak i enkelttilfelle til svært store hjullastere for brøyting av fjelloverganger, men disse dispensasjonene gjelder både for stor bredde og svært høye vekter og på helt andre vilkår enn de vanlige brøytedispenasjonene, og vil derfor håndteres som unntak i enkelttilfelle med hjemmel i § 5-15 nr. 4 også i fremtiden.

2.5.3.3 Begrepet «vinterdrift av veg»

For å unngå å gjøre bestemmelsen unødvendig lang, foreslår Statens vegvesen å angi virkeområdet som "vinterdrift av veg". Snøfjerning kan foregå med mange forskjellige typer utstyr, som ploger, skjær, fresere, koster/børster og blåsere. Ofte kreves det også andre tiltak enn fjerning av snø for å opprettholde bar veg og sikre tilstrekkelig friksjon, som salting og strøing. Statens vegvesen foreslår derfor å benytte det teknologinøytrale uttrykket "vinterdrift av veg" i §§ 5-5 nr. 9 og 5-10 nr. 7.

Selv om uttrykket ikke er en del av dagligtalen, er det godt innarbeidet blant både vegeiere og entreprenører. Vi antar derfor at det gir tilstrekkelig veiledning både til vegeiere, entreprenører og kontrollmyndigheter. Et eventuelt behov for ytterligere veiledning kan ivaretas gjennom informasjon for eksempel på Statens vegvesens nettsider.

2.5.3.4 Avgrensning av typer utstyr?

Hvilke typer utstyr som tillates benyttet til brøyting / vinterdrift på riksveg og fylkesveger, har til nå vært håndtert gjennom Statens vegvesens kontrakter. Etter opphøret av sams vegadministrasjon vil det være opp til fylkeskommunene å avgjøre hvilke typer utstyr de ønsker, og eventuelt ikke ønsker, benyttet til vinterdrift av fylkesveg. I arbeidet med høringen har enkelte tatt til orde for at forskrift om bruk av kjøretøy, i tillegg til å gi bestemmelser om hvilke bredder som krever dispensasjon, også bør gi bestemmelser som forbyr bruk av utstyr som Statens vegvesen til nå ikke har godtatt at entreprenørene benytter på riks- og fylkesveg. På kommunal veg definerer kommunene selv hvilke typer utstyr som skal og eventuelt ikke skal benyttes.

Selv om det kan argumenteres for at trafikksikkerhetsmessige hensyn tilsier at enkelte typer utstyr ikke bør benyttes, og derfor heller ikke bør tillates, har Statens vegvesen kommet til at forskrift om bruk av kjøretøy ikke er det rette stedet å eventuelt regulere hvilke typer brøyteutstyr som tillates brukt på offentlig veg.

Bestemmelsen vil altså ikke avskjære bruk av eller dispensasjon til typer utstyr som Statens vegvesen til nå ikke har godtatt i sine kontrakter. Her vil Statens vegvesen fortsatt ha mulighet til å spesifisere hvilke typer utstyr de ønsker og ikke ønsker benyttet i sine

kontrakter. Fylkeskommuner og kommuner må selv gjøre tilsvarende vurderinger for sine veger.

2.5.3.5 Begrepet «transportbredde»

Med "transportbredde" menes den bredden utstyret har i transportstilling, altså når det ikke er i bruk. Krav om reduksjon til transportbredde vil i hovedsak gjelde på etappene frem til startpunkt for brøyteroden, og ved retur til deponi. Ettersom mange av dagens brøytedispensasjoner også angir transportbredde / bredde i transportstilling, antar Statens vegvesen at grensedragningen ikke vil by på nevneverdige utfordringer i praksis.

2.5.3.6 Offentlig og privat veg, gang- og sykkelveg

Bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 gjelder kun for offentlig veg, altså riksveg, fylkesveg og kommunal veg. På privat veg er det opp til vegens eier å avgjøre hvilke vekter og dimensjoner som skal tillates, herunder også ved brøyting. De foreslåtte bestemmelsene i §§ 5-5 nr. 9 og 5-10 nr. 7 vil derfor ikke gjelde ved brøyting av privat veg, men vil gjelde for transportetapper på offentlig veg.

Bestemmelsene gjelder heller ikke for offentlig gang- og sykkelveg. Også her vil det være opp til vegeier/bestiller og entreprenør å avgjøre hvilke vekter og dimensjoner de anser som forsvarlige.

2.5.3.7 Bestemmelsenes plassering

Som følge av at vi i punkt 2.5.3.1 foreslår å regulere tillatt bredde på en lignende måte som landbruksmaskiner i § 5-5 nr. 6, foreslår vi å plassere bestemmelsen om tillatt lengde og bredde uten dispensasjon i § 5-5 som et nytt nr. 9. Adgangen vil dermed ikke være knyttet til tillatt vogntoglengde for vegen eller veggruppe. Kjøringen vil heller ikke være underlagt begrensningene i kjøretidspunkt, krav om ledsagelse etc. i § 5-11.

Tilsvarende foreslår vi å plassere bestemmelsen om dispensasjon for større bredde enn 3,50 m og større transportbredde enn 3,00 m, sammen med de andre særlige dispensasjonsbestemmelsene som ikke gjelder transport av udelbart gods i § 5-10. Dispensasjonsadgangen for brøyting / vinterdrift av veg vil plasseres som nr. 7. Dagens bestemmelse om tilbaketrekning av dispensasjon vil bli nr. 9.

2.5.4 Aksellaster og totalvekt

Forslaget omfatter ikke adgang til å utføre slike oppgaver med større aksellaster og totalvekter enn alminnelig tillatt, verken uten dispensasjon eller med dispensasjon. På samme måte som bestemmelsene om landbruksmaskiner og spesialtransport uten dispensasjon, vil bestemmelsen derfor understreke at det ikke er adgang til å overstige tillatte aksellaster og totalvekter i henhold til § 5-4 og gjeldende veglister.

Det har lenge pågått en diskusjon om mulighet til å overstige tillatt aksellast på foraksel når pløgen er hevet. Statens vegvesen har flere ganger vurdert om det kan være hensiktsmessig å gi bestemmelser som tillater dette. Det viktigste argumentet mot en slik adgang er at ved slik kjøring overskrider man ikke bare hva som er tillatt for vegen, men også hva kjøretøyet er godkjent for. Forskrift om bruk av kjøretøy gir i § 5-1 en hovedregel om at kjøretøy ikke skal brukes eller tillates brukt med større vekter enn det er registrert for. Denne hovedregelen gjelder både ved kjøring i henhold til de alminnelige totalvekt- og aksellastbestemmelsene, og for dispensasjoner gitt både innenfor rammene av dispensasjonsbestemmelsene i kapittel 5 og unntak i enkelttilfelle med hjemmel i § 5-15 nr. 4.

Hvilke vekter et kjøretøy er registrert for, følger i sin tur av godkjenningen, hvor det heller ikke er anledning til å godkjenne et kjøretøy for større vekter enn hva fabrikanten dokumenterer. Dette skyldes sterke trafiksikkerhetsmessige hensyn, som tilsier at et kjøretøy ikke under noen omstendigheter skal belastes med større vekt enn det er konstruert for å tåle.

Det er dermed klart at det verken er anledning til å gi bestemmelser som tillater kjøring med større forakselast enn kjøretøyet er registrert for, eller bestemmelser om dispensasjonsadgang for slik kjøring. Spørsmålet blir derfor om det skal være adgang til å benytte kjøretøyene med større vekter enn det som er tillatt for vegen inntil kjøretøyenes teknisk tillatte aksellaster og totalvekt.

Statens vegvesen oppfatter at bransjen aksepterer at vinterdrift må skje innenfor kjøretøyenes teknisk tillatte vekter. I forlengelsen av denne diskusjonen har enkelte aktører gitt uttrykk for at en måte å unngå denne problematikken vil være å heller få adgang til å laste motorvognens bakaksel/boggi/trippelboggi ut over det som er tillatt for vegen inntil teknisk godkjent aksellast. Man er altså innenfor de maksimalt tillatte tekniske vekter på kjøretøyet, men overstiger vegens største tillatte totalvekt. I de tilfellene brøytebilene er målt med for høy totalvekt skyldes ikke dette bruken av kjøretøyene ved at kjøretøyet er påmontert utstyr til brøyting, men at kjøretøyene er lastet for tungt med salt, saltlake og strømidler. Vektbegrensningen hindrer derfor ikke kjøretøyet i å operere i sin funksjon som brøytebil, men begrenser hvor mye bilen kan lastes. Dette begrenser bilens effektivitet opp mot bilens maksimalt tekniske lasteevne og medfører at den oftere må kjøre og hente mer salt, saltlake og strømidler. På en annen side vil vekter utover det tillatte øke vegslitasje samt øke belastningen på bruer. Problemet lar seg langt på veg løse ved å laste mindre og anses ikke som et prekært behov som nødvendiggjør unntak.

For det tilfellet at kjøretøyet kan godkjennes for de ønskede vektene, og ved ønske om å kunne benytte kjøretøyene med inntil godkjent aksellast, boggi-/trippelboggilast og totalvekt, oppstår spørsmål om hvilken merbelastning slik kjøring påfører veger og bruer. Dette er i skrivende stund ikke utredet.

2.5.5 Vilkår for kjøring

2.5.5.1 Kjøretidspunkter, ledsagelse mv.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-11 gir ytterligere vilkår for kjøring i henhold til bestemmelsene i §§ 5-6 til 5-10. Av særlig interesse er forbudet i nr. 1 mot kjøring i rushtiden, i helgene, på helligdager og utfartstidspunkter, som inntreffer allerede når bredden overstiger 2,60 m, og kravet i nr. 2 og 4 om ledsagerbil ved bredde over 3,00 m.

Ettersom brøytedispensasjonene må anses som gitt med hjemmel i § 5-15 nr. 4, er kjøringen i utgangspunktet ikke omfattet av § 5-11, og dispensasjonsmyndigheten står fritt til å fastsette de vilkårene de mener er nødvendige med hensyn til blant annet kjøretidspunkt og ledsagerbiler.

Praksis har derfor vært å understreke i brøytedispensasjonene at kravet om ledsagerbil ikke gjelder. Det er ansett å være en større fare forbundet med at ledsagerbilen kan komme til å kjøre seg fast eller bidra til en trafikkulykke enn faren ved å møte en brøytebil. En brøytebil er også noe de fleste trafikanter gjenkjenner og forstår nærmest intuitivt hvilken fare som kommer. Videre angir dispensasjonene normalt at forbudet mot kjøring i særlig trafikkerte tidsrom ikke gjelder, men ettersom kjøringen heller ikke skjer i henhold til §§ 5-6 til 5-9 gjelder forbudet ikke. Dessuten ligger det i sakens natur at brøyting og kjøring til og fra roder og deponier nødvendigvis må kunne skje når det er behov for brøyting, selv om § 5-11 egentlig forbyr kjøring med mindre politiet har gitt skriftlig unntak.

Plassering av adgangen til å ha bredde inntil 3,50 m uten dispensasjon i § 5-5, medfører at § 5-11 ikke vil komme til anvendelse, på samme måte som for modulvogntog og landbruksmaskiner. For kjøring med dispensasjon gitt med hjemmel i § 5-10 vil § 5-11 derimot gjelde, med mindre det eksplisitt angis at hele eller deler av bestemmelsen ikke kommer til anvendelse. Vegdirektoratet foreslår derfor å tilføye § 5-11 et nytt nr. 5, som presiserer at bestemmelsen ikke kommer til anvendelse ved kjøring i henhold til § 5-10 nr. 7.

2.5.5.2 Merking av utstikkende utstyr

Krav til merking av utstikkende utstyr er gitt i forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4. Disse kravene gjelder uavhengig av om kjøringen skjer med eller uten dispensasjon, og vil fortsatt gjelde når kapittel 5 gir egne bestemmelser om brøyting / vinterdrift av veg.

§ 3-4 nr. 4 angir at «Utstyr, redskap mv. som stikker ut foran, bak eller på siden av kjøretøy, skal være merket i samsvar med bestemmelsene i denne paragraf, dersom ikke særlige regler er fastsatt av Vegdirektoratet».

«Særlige regler ... fastsatt av Vegdirektoratet» viser til kravene til merking som i dag fremgår av vedlegg til kontraktene for riks- og fylkesveg (D2- ID9100a_Ploger og vinterdriftsutstyr). Vi foreslår per nå ikke å endre denne formuleringen, men ser at det på sikt kan være grunn til å

endre formuleringen for å fange opp at Statens vegvesen ikke lenger er oppdragsgiver for fylkesveg. Inntil videre er det imidlertid grunn til å anta at fylkeskommunene vil videreføre de gjeldende kravene til merking, slik at spørsmålet om alternativ merking er godkjent av Vegdirektoratet ikke vil komme på spissen.

I D2- ID9100a_Ploger og vinterdriftsutstyr pkt. 1.1.2 Merking fremgår det at «Det er krav om markeringslykt som markerer ytterkant av alle utstikk som stikker ut over kjøretøyets sider. Markeringslyktene skal ha en lysåpning på minst 15 cm² og gi hvitt lys framover, oransje lys til siden og rødt lys bakover. Lyset må ikke virke blendende og skal være godt synlig på en avstand av minst 150 meter. Markeringslyktene skal være plassert ytterst på utstikket og slik at de er godt synlig forfra og bakfra. Om mulig må overkant av merking og lykter ikke være høyere enn 2 meter over vegbanen. Foran på plog skal det være refleks i hele plogens bredde, med unntak av evt. del av plogen som alltid er skjult av kjøretøyet. Stripene skal være som i skilt 906H og skrå ned mot venstre i kjøreretningen. Høyden på det stripete feltet skal være 15 cm. Refleksen skal ha vekselvis røde og fluoriserende gulgrønne striper som tilfredsstillende kravene til retrorefleksjon i NS-EN 12899-1, klasse 3. Skadet, evt. slitt markering eller refleks skal erstattes med ny. Minst 90 % av refleksen skal være uskadd.»

Selv om disse kravene ikke er obligatoriske for fylkeskommuner og kommuner antar Statens vegvesen at kravene er såpass innarbeidet i praksis at de fortsatt vil følges av fylkeskommuner og kommuner.

2.6 Trafikksikkerheten ved økte lengder og bredder

I Statens vegvesens ulykkesregister er det registrert 50 trafikkulykker med personskaade siste 10 år hvor brøytebil er nevnt i beskrivelse av ulykken, og det er overveiende sannsynlig at brøytebil er involvert i ulykken. Tallet på trafikkulykker der brøytebiler er involvert varierer mellom en til ni ulykker per år.

Når en ser på hvilke forhold disse brøytebilene opererer under, er det ikke overraskende at det skjer episoder og ulykker når sikten plutselig forsvinner for de som er med i kolonnekjøring. Når det er kolonnekjøring er det mindre fare for møteulykker, men større sjanse for påkjøring bakfra. Vi antar at risiko med møteing av brøytebil har mest med bredden på vegen og bredden på plogen og ikke lengden på brøytebilen. En økt lengde på brøytebil med nye regler til 14 meter og fire akslinger vil kunne bidra til et lavere antall brøytebiler på vegen, de kan både brøyte og salte samtidig og kjøre lengre strekk/roder før de må fylle på med mer salt.

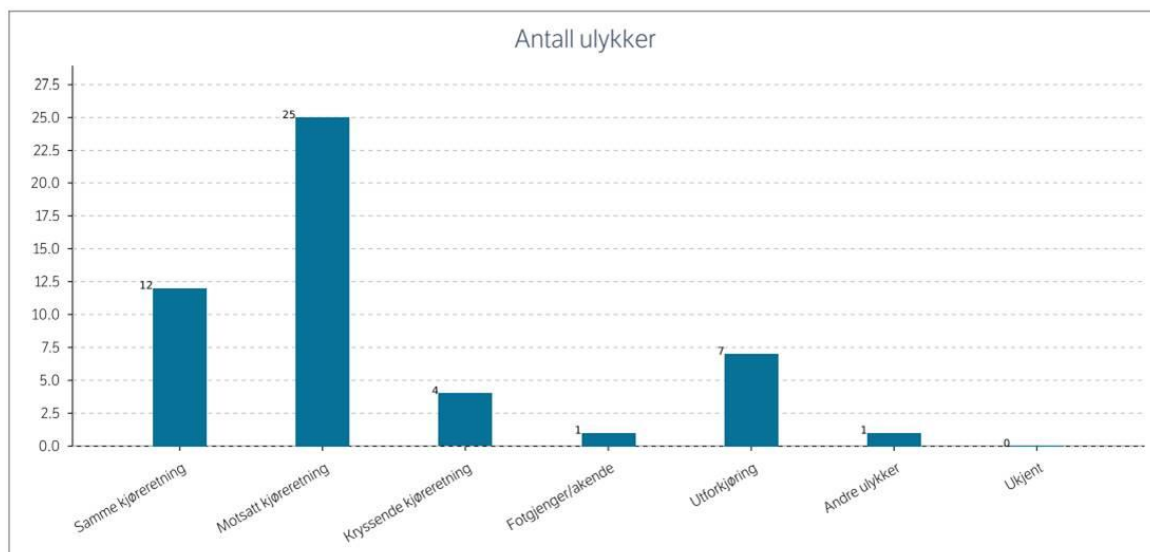
Antall personskadeulykker og personskader fordelt på årstall

| Ar | sum personskade-ulykker | Sum personskader | Antall drepte | Antall hardt skadde | Antall lettere skadde |
|------------|-------------------------|------------------|---------------|---------------------|-----------------------|
| 2010 | 9 | 11 | 0 | 2 | 9 |
| 2011 | 6 | 11 | 1 | 1 | 9 |
| 2012 | 6 | 15 | 0 | 0 | 15 |
| 2013 | 1 | 3 | 0 | 0 | 3 |
| 2014 | 4 | 5 | 0 | 1 | 4 |
| 2015 | 4 | 6 | 0 | 2 | 4 |
| 2016 | 6 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| 2017 | 6 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| 2018 | 3 | 7 | 0 | 2 | 5 |
| 2019 | 5 | 8 | 0 | 0 | 8 |
| Sum | 50 | 82 | 1 | 8 | 73 |

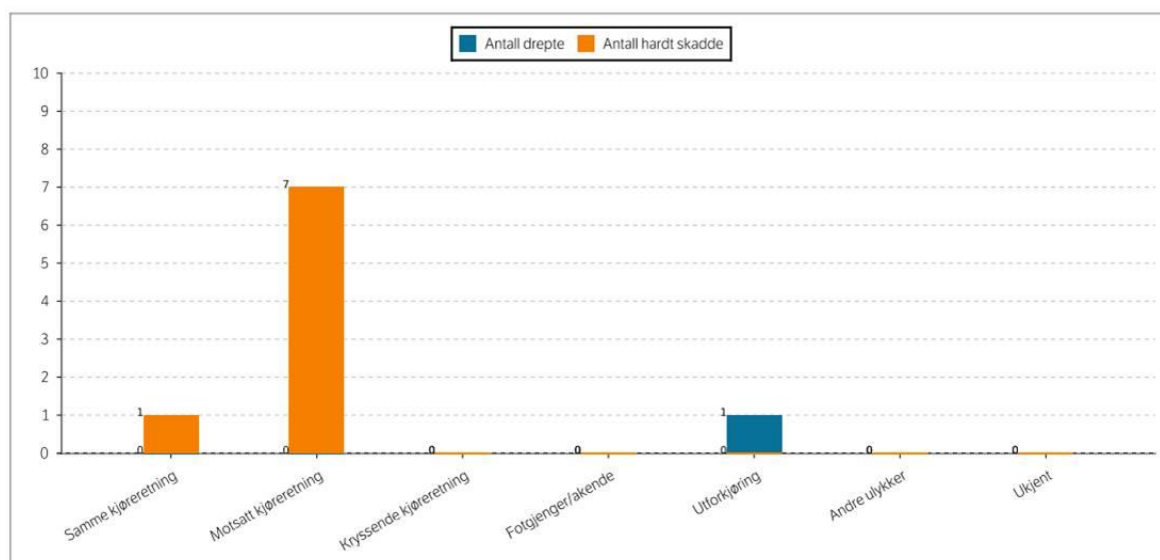
Som denne tabellen under beskriver så er det stort sett hos motpart det er personskader. Av drepte og hardt skadde er det én fører av brøytebil som har mistet livet, av de med alvorlig skade er det 7 førere eller passasjerer i personbil/varebil og en fører av lastebil. Totalt er det det 73 personer lettere skadde i disse ulykkene og i brøytebil er det 5 skadde, og motpart til brøytebil blir da 68 lettere skadde.

Trafikanttyper - skadegrad

| Trafikanttyper | Sum drepte og hardt skadde | Antall drepte | Antall hardt skadde | Antall lettere skadde |
|--------------------------------|----------------------------|---------------|---------------------|-----------------------|
| Fotgjengere | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Syklister | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Førere og passasjerer moped | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Førere og passasjerer lett MC | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Førere og passasjerer MC | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Førere personbil | 6 | 0 | 6 | 32 |
| Passasjerer personbil | 1 | 0 | 1 | 26 |
| Førere og passasjerer varebil | 0 | 0 | 0 | 2 |
| Førere og passasjerer lastebil | 2 | 1 | 1 | 5 |
| Førere og passasjerer buss | 0 | 0 | 0 | 7 |
| Førere og passasjerer traktor | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Andre trafikanter | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ukjent | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Sum | 9 | 1 | 8 | 73 |



Møteulykker er den klart dominerende uhellstype.



Møteulykker gir de mest alvorlige skadene også, 7 hardt skadde. En person er alvorlig skadd i ulykke i samme kjøretning. En brøytesjåfør omkom i utforkjøringsulykke der brøytebilen ble tatt av snøras.

Trafikksikkerheten vil kunne økes med at det tillates å kunne kjøre med lengre kjøretøy som kan utføre flere ting samtidig, som brøyte skjær fremme og saltspreder bak med større kapasitet. Konsekvens av å tillate dette blir færre tunge kjøretøy på vegen som driver vedlikehold og dermed mindre eksponering. Vektforskjellen (og dermed skadeomfanget) mellom personbil og brøytebil er svært stor i utgangspunktet, en 3-akslet bil kan veie 26 tonn, en 4-akslet vil kunne veie 32 tonn.

Generelt kan man si at risikoen øker jo større bredden på kjøretøyet er og smalere vegen er, men det er vanskelig å estimere den konkrete økningen. Utfordringen er først og fremst når to tunge kjøretøy møtes på en smal veg, men da er farten som oftest lav.

2.7 Forslag til forskriftstekst

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

Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til motorvogn N2, N3 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.

§ 5-11 nr. 5

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

2.8 Økonomiske og administrative konsekvenser

Mulighet til å kjøre med større dimensjoner og da særlig med kjøretøy inntil 14 meter lengde medfører at det kan også kjøres 4-akslete brøytebiler som er påmontert både plog og spreder samtidig og dermed utføre brøyting og salting/grusing med ett og samme kjøretøy. Disse bilene har også bedre lastekapasitet som gjør at det kan lastes mer salt, saltlake eller grus m.m. I driftskontrakter er det krav til syklustider som innbefatter tidsbruk til henting av strømidler. Bedre lastekapasitet vil medføre behov for færre biler da mengden av strømiddel

som kan lastes på bilen øker. Ved å benytte 4-akslete biler og for den saks skyld også 3-akslete biler med plog og saltspreder påmontert, er det behov for færre enheter på vegen for å utføre jobben innenfor de kravene som kontrakten oppstiller. Færre enheter antas å ville redusere drivstofforbruk og utgifter til vedlikehold at kjøretøy.

Flere entreprenører har 4-akslete biler i sin kjøretøypark fra før til bruk for andre arbeidsoppgaver og vil med endringen kunne benytte disse til vinterdrift. Det vil utgjøre en økonomisk gevinst at eksisterende og ensartet materiell kan benyttes innenfor lovkravene uten at det blir behov for å anskaffe noe annet.

Regelendringen vil medføre noe utskiftning av plogmateriell hos de driftsentreprenørene som ønsker å komme under innslagspunktet for dispensasjon på 3,50 m bredde. Mye av driftsentreprenørens plogutstyr har en bredde på inntil 3,50 m, men tilbakemelding fra entreprenører tilsier også at det er en del materiell med noe større bredder. Det er for eksempel opplyst at en plog ofte kan være 3,62 m med skjær. En adgang til å kjøre med økt bredde uten dispensasjon antas å være en fordel og i hvert fall ikke utgjøre noen ulempe siden man fortsatt kan søke om dispensasjon for bredder over 3,50 m på samme måte som tidligere.

Et innslagspunkt for krav til dispensasjon på 3,50 m for brøytebilers bredde vil redusere søknadsmengden. Dette vil igjen redusere belastningen på dispensasjonsmyndighetene i Statens vegvesen.

3 Dispensasjonsbestemmelse med mulighet for anleggsmaskiner å krysse offentlig veg i forbindelse med etablering av veganlegg

3.1 Bakgrunn for behovet

Ved veganlegg brukes dumpere til å frakte blant annet fyllmasse til den nye vegen som skal etableres. Disse har ofte et behov for å krysse en trafikkert veg som skjærer gjennom dumperens trasé fra der den henter fyllmasse til dit dette skal dumpes som gjerne ligger på andre siden av den trafikkerte vegen. Dumpere har ofte en totalvekt – og ofte også en egenvekt – som overstiger vektbegrensningene i bruksforskriften kapittel 5. Dette medfører at dumpere må foreta en omlasting til et kjøretøy som kan krysse vegen innenfor vektbegrensningene. Dette er svært fordyrende og ofte umulig. Inntil 1.1.2020 var det mulig for vegutbygger på gitte vilkår å søke dispensasjon i tråd med NA-Rundskriv 2017/5 (som erstattet tidligere NA-Rundskriv 92/33) om midlertidig forhøyet aksellast på anleggsparseller åpen for alminnelig ferdsel. Etter opphevelsen av NA-Rundskriv 2017/5 den 1.1.2020 ser Statens vegvesen at det er usikkerhet i bransjen om det er mulig å søke dispensasjon og om dette i så fall vil bli innvilget. Dette er blant annet viktig for å oppnå forutsigbarhet med tanke på kostnader og prising i konkurransegrunnlag og kontrakter om vegbygging. Statens vegvesen ønsker derfor å sende ut på høring et forslag til

forskriftsfesting av en tilsvarende mulighet som fremgikk i det opphevede rundskrivet i forskrift om bruk av kjøretøy. I det følgende vil vi beskrive bakgrunnen for opprettelse av rundskrivet og grunnene til at rundskrivet senere ble opphevet.

3.1.1 NA-Rundskriv 2017/5 «Midlertidig forhøyet aksellast på anleggsparseller åpen for allmenn ferdsel. Delegering av myndighet»

På begynnelsen av 1990-tallet var det et mål å få størst mulig andel av vegnettet opp i Bk10. Det ble da delegert myndighet til regionvegsjefene, til å fatte vedtak om midlertidig oppskrivning av tillatt aksellast på visse vilkår (NA-Rundskriv 92/33), for å nyttiggjøre seg den gamle vegen med ny bruksklasse også mens forsterkningsarbeidene pågikk.

I dette rundskrivet ble det også tatt inn at vegsjefen kunne gi dispensasjon for aksellaster inntil 13 tonn og boggilaster inntil 26 tonn samt totalvekt for kryssing av offentlig veg.

I 2017 ble rundskrivet oppdatert for å muliggjøre dispensasjon for kryssing av veg med dumpere på strekninger som skal saneres og bygges nye, og 13 tonn aksellast og 26 tonn boggilast ved kryssing av veg, var ikke lenger nok. Den 2. juni 2017 trådte NA-Rundskriv 2017/5² i kraft.

Regionreformen som trådte i kraft 1.1.2020 innebar blant annet at sams vegadministrasjon etter veglova § 10 opphørte, dvs. at vegadministrasjonen for fylkesveger ble overført fra Statens vegvesen til fylkeskommunene.

Rundskrivet ble opphevet med virkning fra 1.1.2020. Rundskrivet har imidlertid i en overgangsordning fortsatt anvendelse på kontrakter helt frem til 1.1.2025 hvor konkurransegrunnlaget er sendt før 31.12.2019, og det i konkurransegrunnlaget er vist til NA-Rundskriv 2017/5.

3.2 Utfordringer i gjeldende regelverk

Hovedregelen om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg, som gitt i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-3 nr. 1, angir at «Kjøretøy og vogntog må ikke brukes eller tillates brukt med større vekter og dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Hvis ikke må det være gitt dispensasjon.» «Tillatt for vegen» viser til de vekter og dimensjoner som angis for forskjellige kjøretøy-, vogntog- og transporttyper som er beskrevet i forskriftens §§ 5-4 til 5-7, og for den enkelte vegstrekning i de til enhver tid gjeldende veglistene.

²MIME saks nr. 16/128531-18 Midlertidig forhøyet aksellast på anleggsparseller åpen for allmenn ferdsel – Delegering av myndighet – NA-Rundskriv 2017/5
<https://sakarkiv.vegvesen.no/locator.aspx?name=Common.Details.Navigate&module=Document&subtype=2&recno=2089836&VerID=1691961>

Kjøretøyteknisk er dumper klassifisert som motorredskap, jf. kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 4 annet ledd annet punktum, «Som motorredskap regnes også motorvogn som hovedsakelig er beregnet til intern transport av masse, jord eller lignende på bygge- eller anleggsplasser eller i terreng og som bare unntaksvis brukes på offentlig veg (dumper), dersom konstruktiv hastighet ikke overstiger 30 km/t».

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-7 nr. 1, tillater at motorredskap, herunder dumper, benyttes uten dispensasjon på veger som ikke er i veggruppe IKKE, med lengde og bredde inntil 14,00 m og 3,25 m. Kjøretøyets vektor skal ikke overstige det alminnelig tillatte iht § 5-4 og gjeldende veglister, og det understrekes at transport av gods ikke er tillatt. Med hjemmel i § 5-8 kan det gis dispensasjon uten tidsbegrensning til motorredskap for kjøring på veger i veggruppe A og B, med de samme dimensjonene, og på veger i Bk10/50 veggruppe A for aksellast/boggilast 11 (12) t / 20 t og totalvekt 1,3 ganger verdien i totalvekttabellen i § 5-8 nr. 3 bokstav c. Også her understrekes det at transport av gods ikke er tillatt.

Med hjemmel i § 5-9 nr. 2 kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning til motorredskap for tilsvarende vektor som angitt i § 5-8 og dimensjoner som angitt i § 5-7 på veger i veggruppe IKKE. § 5-9 gir ikke hjemmel til å gi dispensasjon til dumper eller andre motorredskaper for større aksellast og totalvekt enn det som følger av § 5-8. § 5-9 gir heller ikke hjemmel for større dimensjoner enn det som følger av § 5-7 nr. 1, og heller ikke for større vektor og dimensjoner enn det som følger av § 5-4 ved transport av gods.

Avhengig av vegens klassifisering og dumperens størrelse, vil forflytning av *tom* dumper som regel kunne skje enten uten dispensasjon med hjemmel i § 5-7 eller med dispensasjon uten eller med tidsbegrensning med hjemmel i §§ 5-8 eller § 5-9.

Dispensasjon for transport av masse med dumper med større vektor og dimensjoner enn det som følger av § 5-4, må eventuelt gis som unntak i enkelttilfelle med hjemmel i § 5-15 nr. 4. Vilåret er i så fall at særlig tungtveiende grunner må gjøre seg gjeldende.

Selv om § 5-15 nr. 4 for så vidt kan anvendes til å gi dispensasjon for transport av masse med dumper, anser Statens vegvesen det som mer hensiktsmessig å gi en dispensasjonshjemmel for dette enn i det enkelte tilfellet å skulle vurdere dispensasjon etter bestemmelsen i § 15-5 nr. 4. En egen dispensasjonshjemmel vil tydeliggjøre regelverket, sikre likebehandling og skape større forutsigbarhet for aktørene.

3.3 Regelverk i andre nordiske land

3.3.1 Danmark

Det er ingen unntak fra reglene om vekt for dumper, heller ikke selv om det kun er snakk om kryssing av veg. Etter Bekendtgørelsen om køretøyers største bredde, lengde, høyde,

vægt og akseltryk (Dimensionsbekendtgørelsen) BEK nr. 1497 af 01/12/2016 § 22 nr. 4 er maksimalt tillatte totalvekt 24 tonn for en 3 akslet dumper og 26 tonn for en 3 akslet lastebil med vegvennlig avfjæring jf. bestemmelsen bokstav a. Det gis ikke dispensasjoner fra disse bestemmelsene.

3.3.2 Sverige

Trafikförordning 1998:1276 regulerer blant annet tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg. Det finnes ikke unntak i kapittel 12 fra vektbestemmelsene for dumpere og lignende anleggsmaskiner. Kryssing av veg og kjøring langs veg håndteres med dispensasjoner i henhold til egne interne retningslinjer. Dumpere kan for øvrig kjøre på offentlig veg dersom de ikke overskrider de alminnelige bestemmelsene om bredde, akselvekt og totalvekt.

3.3.3 Finland

For dumpere og anleggsmaskiner gjelder de alminnelige vektbegrensningene som fremgår i Vägtrafiklagen 729/2018. Vekter utover dette nødvendiggjør tillatelser. Det gis ikke tillatelse for kjøring med last for slike kjøretøy.

3.4 Endringsforslaget

3.4.1 Virkeområde

3.4.1.1 Aktiviteter som vil omfattes av bestemmelsen

Rundskriv NA 92/33 og NA 2017/5 ga regionvegsjefen adgang til å fatte vedtak om midlertidig oppskrivning av tillatt aksellast på anleggsparseller åpen for alminnelig ferdsel, «Ved anleggs- og vedlikeholdsdrift på og ved offentlig veg».

Statens vegvesen har undersøkt om muligheten bør utvides til å omfatte andre anleggsarbeider enn offentlige veganlegg. Vi er kjent med at Statens vegvesen har mottatt henvendelser der dumpere skal krysse trafikkert veg i forbindelse med for eksempel boligutbygging, bygging av kraftverk, massetransport fra grustak hvor knuseverket ligger på andre siden av vegen etc.

Kjøring med forhøyete aksellaster på disse vegene vil, til tross for at dette skjer i en begrenset periode, medføre en nedbrytning av vegen som igjen kan utgjøre en fare for trafikksikkerheten. Det stilles derfor krav til entreprenør om forsterking av vegen for at vegen skal tåle de aktuelle vektene. Vegen som oppskrives midlertidig skal ofte nedlegges/fjernes eller saneres/gjenopprettes til opprinnelig standard når det nye veganlegget er ferdigstilt. Skulle ordningen med midlertidig forhøyet aksellast utvides fra å

gjelde bygging av offentlige veganlegg til også annen entreprisvirksomhet, vil vegen belastes utover det normale av andre aktører enn de som normalt bygger veg i regi av vegeier. Andre aktører som ikke har kompetanse på vegbygging vil da få ansvar for tiltak som forsterking av vegen og kanskje etterfølgende fjerning eller sanering av vegen. Det er videre en risiko for at disse aktørene går konkurs og vegeier står i fare for å sitte igjen med en skadet veg som må utbedres. Det vil også bli et behov for kontroll av at bl.a. forsterkning av veg i forkant blir fulgt opp at gjennomføres av entreprenøren og ikke minst at forsterkningen blir fjernet i ettertid dersom den viser seg å være trafikkfarlig over tid. Det oppstilles også strenge krav til skilting og etablering av krysningspunkt som vil måtte ivaretas av aktørene.

Statens vegvesen anser at en utvidelse av ordningen med midlertidig opphevelse av aksellast vil medføre et betydelig større omfang enn hva man tenkte seg ved etablering av ordningen og særlig med tanke på kostnader med å rette opp skader på vegen. Vi derfor vil ikke foreslå en utvidelse av ordningen utover det som var bakgrunnen for opprettelse av NA-Rundskriv 92/33 og senere NA-Rundskriv 2017/5.

Statens vegvesen ber høringsinstansene komme med innspill om det finnes særlige grunner til å utvide ordningen med midlertidig opphevelse av aksellast for andre anleggsarbeider enn offentlige veganlegg og som ivaretar ovennevnte tiltak.

3.4.1.2 Kjøretøytyper

Forslaget vil i likhet med rundskrivet gjelde for massetransport med dumper.

I tillegg er Statens vegvesen kjent med at også andre sammenlignbare kjøretøytyper kan ha behov for å kunne krysse veg med svært høye aksellaster, for eksempel "tipptruck" som transporterer vekk løsmasser etter sprenging, såkalt salve. Kjøretøy midjestyrt kalles dumper og kjøretøy med vanlig styrende foraksel kalles tipptruck. Etter det Vegdirektoratet kan se, går bruken av begrepene i hverandre slik at en tipptruck ofte kalles for en dumper og omvendt. Vegdirektoratet legger til grunn at tipptruck faller inn under betegnelsen "dumper" som benyttes i forskriften.

For kjøring langs veg, vil det også være anledning til å benytte motorvogn godkjent som bil N3. Forutsetningen er selvsagt at kjøretøyet er teknisk godkjent for de vekter det søkes om.

3.4.2 Vekter

NA-rundskriv 2017/5 ga regionvegsjefen myndighet til å fatte vedtak om midlertidig oppskrivning av tillatt aksellast og totalvekt på anleggsparseller i tre former:

- Kjøring langs veg med aksellaster som for Bk10
- Kjøring langs veg, eventuelt bare kryssing av veg, med aksellast 13 tonn og boggilast 26 tonn
- Kryssing av veg med høyere aksellast / boggilast enn 13 / 26 tonn

Statens vegvesen ser ikke behov for å videreføre adgangen til å skrive opp tillatt aksellast for veger i lavere bruksklasse enn Bk10 til 10 tonn. Dette kan håndteres ved at vegen skrives opp til Bk10 i neste utgave av veglisten. Slik oppskrivning forutsetter at vegeier i tilstrekkelig tid i forvegen melder til Statens vegvesen at vegen må skrives opp i neste utgave av veglisten.

Ellers vil § 5–10 nr. 9 videreføre adgangen til å tillate aksellast/boggilast 13/26 tonn for kjøring langs veg, og for større aksellast/boggilast enn 13/26 tonn for kryssing av veg.

Rundskrivet fastsatte ikke noen øvre grense for hvilken totalvekt som kunne tillates, verken for kjøring langs eller kryssing av veg. For kjøring langs veg fulgte en slik grense likevel implisitt av grensen for tillatt aksellast og boggilast. For kjøring langs veg fikk for eksempel en trekslet dumper med boggi tillatt totalvekt 13 + 26 tonn, altså 39 tonn.

Statens vegvesen har vurdert om § 5–10 nr. 8 bør fastsette en øvre grense for hvilke vekter det kan gis dispensasjon for.

Med hensyn til kjøring langs veg på anleggsparseller, anser vi at løsningen fra rundskrivet, hvor totalvekten dikteres av antall aksler og akselkonfigurasjon, kan videreføres.

For kryssing av veg på anleggsparseller, må det eventuelt defineres både hvilke aksellaster og boggilaster det kan gis dispensasjon for, og om det i tillegg skal settes en øvre grense for totalvekt. Ettersom formålet med § 5–10 nr. 9 er å videreføre praksis fra rundskrivet, vil vi ikke foreslå en øvre grense for hvilke vekter det kan gis dispensasjon for ved kryssing av veg.

3.4.3 Dimensjoner

Dispensasjonsbestemmelsene i § 5–9 gir kun adgang til å gi dispensasjon for lengde inntil 14,00 m, og bredde inntil 3,25 m til motorredskap. Statens vegvesen er ikke kjent med at det foreligger noen fast praksis for hvilke lengder og bredder det til nå har blitt gitt dispensasjon for med utgangspunkt i rundskrivene. Forslag til § 5–10 nr. 8 vil angi at det er anledning til å gi dispensasjon for større dimensjoner enn det som følger av § 5–4. Det vil da være opp til dispensasjonsmyndigheten å avgjøre hvilke dimensjoner det skal gis dispensasjon til i hvert enkelt tilfelle.

3.4.4 Vilkår

3.4.4.1 Vilkårene i rundskrivet

Rundskrivet satte følgende vilkår for oppskrivning av tillatt aksellast for kjøring langs veg med aksellast/boggilast inntil 13/26 tonn:

- Aksellast settes ikke høyere enn 10 tonn, 11,5 t på drivaksel
- Bæreevnen på bru og veg innen parsellen må være tilstrekkelig

- Det må være tilfredsstillende fri sikt i alle retninger ved krysningpunktet slik at dette ikke kommer overraskende på trafikantene
 - Fartsgrensen ved krysningpunktet settes til høyst 30 km/t
 - Krysningpunktet må være lysregulert eller ha manuell dirigering
- Rundskrivet anga også at kjøretøyene måtte være registrert.

For kryssing med høyere aksellaster enn 13/26 tonn, krevde rundskrivet at følgende forhold var ivarettatt:

- Krysningpunktet må være utformet og skiltet som et ordinært vegkryss eller rundkjøring
- Det må være god tilpasning av krysningsvegen med hovedvegen
- Krysningpunktet må være lysregulert dersom ikke anleggsvegen har vikeplikt
- Krysningpunktet må tåle den aktuelle aksellast og/eller totalvekt
- Det må være tilfredsstillende fri sikt i alle retninger ved krysningpunktet slik at dette ikke kommer overraskende på trafikantene
- Fartsgrensen ved krysningpunktet settes til høyst 50 km/t

I tillegg kreves innledningsvis i rundskrivet at det må fremgå av konkurransegrunnlaget eller kontrakten at aksellasten vil bli midlertidig forhøyet.

Statens vegvesen foreslår å ikke videreføre disse vilkårene i tilsvarende form i dispensasjonsbestemmelsen. Dette betyr imidlertid ikke at noenlunde tilsvarende vilkår vil gjelde for selve aktiviteten.

3.4.4.2 Aksellast 10 tonn

At aksellast ikke skal settes høyere enn 10 tonn, var en særlig begrensning som kun var relevant der vegen skrives opp fra lavere bruksklasse enn Bk10. Vilkåret er derfor ikke relevant for en dispensasjonsbestemmelse som gir adgang til å gi dispensasjon for aksellast 13 tonn. For veger i lavere bruksklasse enn Bk10, kan vegen som vist skrives opp til Bk10 på vanlig måte.

3.4.4.3 Tilstrekkelig bæreevne for bru og veg

Statens vegvesen anser ikke at det er behov for å påpeke i forskriftsteksten at veg og bruer på parsellen skal ha tilstrekkelig bæreevne. At veg og eventuelle bruer på parsellen må ha tilstrekkelig bæreevne for de vektene det skal gis dispensasjon til, er en selvsagt forutsetning som må vurderes konkret i hver sak på samme måte som ved andre søknader om dispensasjon for vekter ut over vektene som følger av § 5–9. Statens vegvesen foreslår dessuten å innta et krav i § 5–10 nr. 9 om at før det gis dispensasjon på fylkesveg eller kommunal veg, skal det foreligge skriftlig uttalelse (tillatelse) fra fylkeskommunen eller kommunen. Fylkeskommunen / kommunen må for bruer og veg må gi sin tilslutning til at vegen belastes med de ønskede vektene. Se nærmere om dette i punkt 3.4.4.6.

3.4.4.4 Krav til krysningpunkter

Statens vegvesen mener det ikke er hensiktsmessig at eventuelle tilleggskrav for krysningpunkt for dumper med særlig høye vekter, til forskjell fra krysningpunkter som

benyttes av massetransport med vanlige vogntog og anleggsmaskiner som kan forflyttes enten uten eller med dispensasjon i henhold til §§ 5–7 til 5–9, skal fremgå av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5.

Statens vegvesen vil også understreke at en dispensasjon gitt med hjemmel i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5, gir adgang til å utføre transporten med gitte vektorer og dimensjoner, men innebærer *ikke* en tillatelse til å krysse veien i strid med trafikkreglene dersom det ikke allerede er eller vil bli etablert et krysningspunkt, i henhold til relevant regelverk for dette.

Ved opphevelsen av rundskrivet bortfalt både dispensasjonshjemmelen og reguleringen av utforming av krysningspunkter og veganlegg som skal trafikkeres med dumpere med store vektorer og dimensjoner. Forskriftsfesting av dispensasjonsadgangen for dumpere i forskrift om bruk av kjøretøy vil sikre at dispensasjon kan gis, mens kravene til utforming og regulering av anlegg må fastsettes som et nytt rundskriv (eller i annet egnet format). Dispensasjon kan da innvilges med forbehold om at veganlegget er innrettet i henhold til kravene som tidligere fulgte av 2017/5.

Forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 er gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 13, som gir hjemmel til å fastsette forskrifter om "bruk, og om konstruksjon, innretning, vekt, mål og utstyr, herunder verneutstyr, m.m. for de forskjellige grupper av kjøretøyer". Statens vegvesen kan ikke se at denne hjemmelen er tilstrekkelig til å stille krav til utforming av midlertidige veganlegg eller trafikkregulerende tiltak på disse. Forholdene dekkes delvis gjennom krav til arbeidsvarslingsplaner gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 7 annet ledd. Bestemmelser om utforming av midlertidige krysningspunkter og øvrig regulering av trafikk på veganlegg åpent for alminnelig ferdsel for å ivareta sikkerheten knyttet til trafikk med særlig store kjøretøy, må derfor gis med i annet regelverk med riktig hjemmelsgrunnlag, eller i et rundskriv med henvisning til dette regelverket.

Når et slikt rundskriv først er på plass, anser Statens vegvesen at det på bakgrunn av den alminnelige vilkårs læren som gir stort rom for å stille vilkår i dispensasjoner, har adgang til å stille som vilkår i dispensasjonen at kjøring skal skje på anlegg utformet i tråd med nytt rundskriv. Alternativt kan dispensasjonen stille som vilkår at kjøring kun er tillatt dersom krysset er utformet i tråd med N100, eventuelt også med tilleggskrav om fartsgrense mv. Selv om det nok gir større forutsigbarhet dersom forskriftsbestemmelsen stiller et slikt krav, mener Statens vegvesen det er mer hensiktsmessig at kravet stilles i dispensasjonene. Hvis ikke, må dispensasjonsmyndigheten måtte ta stilling til om krysset tilfredsstillende dette kravet *før* dispensasjon kan innvilges.

3.4.4.5 Krav om at oppskrivning må fremgå av konkurransegrunnlaget

Statens vegvesen har vurdert om det er behov for å innta vilkår i bestemmelsen om at dispensasjon kun kan gis der det fremgår av konkurransegrunnlaget at dispensasjon kan gis. Vi mener at et krav om at krysningsadgang skal fremgå av konkurransegrunnlaget, ikke hører hjemme i forskrift og særlig ikke i bruksforskriften som regulerer «bruk, og om konstruksjon, innretning, vekt, mål og utstyr, herunder verneutstyr, m.m. for de forskjellige

grupper av kjøretøyer". At Statens vegvesen som vegeier og oppdragsgiver allerede i konkurransegrunnlaget kan bestemme om unntaket i denne forskriften kommer til anvendelse mener vi er uriktig og vil være en sammenblanding av våre roller som offentlig myndighet og part i kontraktsforhandlinger. Setter vi vilkår om dette i forskrift vil dette også gjelde for alle vegmyndigheter; riks- fylkes- og kommunale. Vi mener det heller bør kunne være et moment i helhetsvurderingen som gjøres i hvert enkelt tilfelle i vurderingen om dispensasjon skal innvilges. Dette bør heller fremgå i intern regulering og ikke i forskrift.

3.4.4.6 Krav om uttalelse fra fylkeskommune / kommune

Bestemmelsen vil kreve at før dispensasjon på fylkesveg eller kommunal veg kan innvilges, skal det innhentes skriftlig uttalelse fra kommunen. Dette er i tråd med ellers gjeldende praksis for dispensasjoner ut over de vekter som følger av vegens klassifisering i bruksklasse og vegggruppe. Fylkeskommunen og kommunen får på denne måten også adgang til å stille sine egne vilkår til entreprenøren for bruk av deres veg. Normalt vil fylkeskommunen / kommunen være byggherre for veganlegget, og vil dermed ha en egen interesse i å sikre at Statens vegvesen mottar den nødvendige dokumentasjonen for å kunne innvilge dispensasjon.

3.4.4.7 Krav om at kjøretøyene skal være registrert

Når det gjelder krav om registreringsplikt for kjøring langs veg, viser vi til forskrift om bruk av kjøretøy § 2-2 bokstav b, som unntar "Motorredskap som er konstruert for fart ikke over 50 km/t." fra registreringsplikt, men som likevel krever registrering dersom motorredskapet "er konstruert for fart over 20 km/t, hovedsakelig er innrettet for person- eller godstransport eller til trekking av annet kjøretøy, og brukes på offentlig veg". Dumper konstruert for hastighet over 20 km/t vil dermed være registreringspliktig hvis det skal benyttes til transport av masser langs veg som er åpen for alminnelig ferdsel. Dumper klassifisert som bil N3 vil alltid være registreringspliktig.

Videre ble bilansvarslova endret i 2020 slik at også ikke registreringspliktige kjøretøy skal være forsikret dersom de "*verta brukt, faren med eller fråsegsett på slik vis at det kan koma opp skadebotkrav etter denne lova*". Dermed er det ikke lenger det samme behovet for å skille mellom registrerte og ikke registrerte kjøretøy.

3.5 Ulykker med dumpere og anleggsmaskiner

Et problem med kjøring med anleggsmaskiner på vei er at de møter og samhandler med annen trafikk med helt andre dimensjoner, kjøreegenskaper og annet fartsnivå. Kjøring med tunge og brede maskiner med ugunstig utforming blant andre og langt mindre kjøretøyer kan utgjøre en fare for trafikksikkerheten.

Statens vegvesen er kjent med at det i 2008 var en dødsulykke som involverte en dumper som var i arbeid på et anleggsområde. Ulykken skjedde på Rv 402 i et kryss som var midlertidig regulert med trafikklys. Dumperen kolliderte med en kryssende personbil som kjørte på Rv 402 og personbilføreren omkom. I anleggsområdet var det utarbeidet og

godkjent en arbeidsvarslingsplan som beskrev varslingsplan både med skilt og lyssignal. Ulykken resulterte i rapport fra Statens Havarikommisjon for Transport som påpekte mangler ved arbeidsvarslingen. Dette igjen resulterte i to sikkerhetstilrådninger; Sikkerhetstilråding VEI nr. 2011/02T og 2011/03T. Den ene tilrådingen anbefalte at Statens vegvesen ved godkjenning av arbeidsvarslingsplaner skal sikre på en bedre måte at vedtaket ivaretar sikkerheten for alle typer trafikanter og arbeidere. Den andre tilrådingen anbefalte at Statens vegvesen ved å avholde kontroller bedre skal kunne følge opp at arbeidsvarslingen blir fulgt.

Søk i Statens vegvesens ulykkesregister viser også at det har vært 4 ulykker med anleggsmaskiner og motorredskaper på 11 år (2010–2020). En dødsulykke og tre med personskader. I dødsulykken satt den omkomne satt i personbil i en møteulykke og kolliderte med en hjullaster med påmontert skuffe. Ulykken skjedde på offentlig trafikkert veg og ikke på veganlegg under arbeidsvarsling. Videre har det vært personskader i en kryssulykke, en utforkjøring og en møteulykke.

3.6 Forslag til forskriftstekst

Endringen foreslås tatt inn bestemmelsen § 5–10 i et eget pkt. nr. 9:

§ 5–10 nr. 9 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.

3.7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Den foreslåtte krysningsmuligheten har vært fremmet som et behov fra bransjen som i fravær av en løsning etter opphevelse av NA-Rundskriv 2017/5 har pekt på at en omlasting av kjøretøy for å komme innenfor vegens vektbegrensning ved til kjøring til og fra deponi for fyllmasse er svært fordyrende. Dette fordyrende elementet vil gjenspeiles i at entreprenører priser det som det koster å etterleve kravene i driftskontraktene. Vi mener forslaget til endring vil utgjøre en økonomisk gevinst som vil blant annet vil tilfalle entreprenør, vegeier

og byggherre og følgelig også samfunnet. Drift og bygging av vegene antas å bli rimeligere uten at kvaliteten reduseres.

Forskriftendringen vil også medføre en forutsigbarhet både for byggherre og entreprenør når det gjelder prising av tilbud på utlyste kontrakter. Ved at man får forskriftsfestet en bestemmelse om mulighet til å få dispensasjon på gitte vilkår, vil dette gi aktørene bedre forutsetning for å beregne pris i forkant av det skrives kontrakt.

Når det gjelder administrative konsekvenser for det offentlige, vil endringen i all hovedsak videreføre en dispensasjonspraksis som gjaldt før opphevelse av rundskrivet. Statens vegvesen skal fortsatt behandle dispensasjonssøknaden, men etter den nye bestemmelsen skal nå også fylkeskommune og kommune gi sin tilslutning dersom det gis dispensasjon der hvor de er vegeier. Det vil bli noe saksbehandling på fylkeskommunen og kommunen ved at de må inngi en vurdering av dispensasjonen som i forkant av endelig behandling hos dispensasjonsmyndigheten i Statens vegvesen. Statens vegvesen bør også utarbeide en nærmere detaljering av hvilke vilkår som skal gjelde for innvilgelse av dispensasjon og nærmere krav til etablering av krysningspunkt.

4 Høringsfrist

Vi ber om høringsinstansenes uttalelser innen **1. oktober 2021**. Svar som kommer inn etter denne fristen, kan ikke påregnes å bli tatt hensyn til.

Hørings svar kan enten:

- lastes opp elektronisk under selve høringen på våre nettsider,
- sendes som e-post til firmapost@vegvesen.no eller
- sendes pr. post til:

Statens vegvesen
Myndighet og Regelverk
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Vennligst oppgi vårt referansenummer 21/134692 dersom hørings svar sendes inn via e-post eller pr. post.

Se forøvrig informasjonsbrevet som følger høringsnotatet.

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