



Statens vegvesen

Vedlegg 1 – Høringsnotat – Endringer i forskrift om bruk av kjøretøy i forbindelse med digitalisering av veglistene

Vegdirektoratet
Veg- og trafikkjuridisk
27. juni 2023
Vår ref.: 23/22045

Innhold

Vedlegg 1 – Høringsnotat – Endringer i forskrift om bruk av kjøretøy i forbindelse med digitalisering av veglistene	1
1. Innledning.....	4
2. Bakgrunn	4
2.1 Hva er veglister?.....	4
2.2 Forholdet mellom veglister og skilt	5
2.3 Historikk.....	5
2.4 Digitalisering av veglistene	6
2.4.1 Nytt system og ny arbeidsprosess for utarbeidelse av veglister.....	6
2.4.2 Om prosessen – samarbeid med fylkeskommuner og kommuner	7
3 Gjeldende regelverk og praksis	7
3.1 Regelverk i forskrift om bruk av kjøretøy.....	7
3.2 Praksis ved utarbeidelse av veglister.....	8
3.2.1 Vegmyndighetenes myndighet, rettigheter og ansvar.....	8
3.2.2 Statens vegvesens praksis ved utarbeidelse av veglister	9
3.3 Fastsettelse av forskrift uten høring	10
3.4 Kilder til informasjon om tillatte vektorer og dimensjoner	10
3.4.1 Veglister på lovdata og vegvesen.no	10
3.4.2 VegKart	10
3.4.3 Ruteplanlegger for tungbil	11
4 Nærmere om forslag til forskriftsendringer	11
4.1 Endret hyppighet.....	11
4.1.1 Innledende bemerkninger	11
4.1.2 Dagens situasjon.....	11
4.1.3 Valg av intervall	12
4.1.4 Forskriftsfesting av fast intervall for fastsettelse av veglister.....	13
4.1.5 Informasjon om endringer	13
4.2 Presisering av vedtaksmyndighet.....	14
4.3 Definisjon av begrepet «veglister» og beskrivelse av typer veglister	14
5. Konsekvenser med hensyn til trafikksikkerhet og miljø.....	14
6. Konsekvenser av hyppigere oppdateringer for brukerne av veglistene	15
7. Økonomiske og administrative konsekvenser.....	17
7.1 Vegmyndighetene	17
7.1.1 Fylkeskommuner og kommuner.....	17

7.1.2 Statens vegvesen	17
7.2 Statens vegvesen	17
7.3 Andre offentlige instanser	18
7.4 Andre aktører	18
8. Kolonne for teleløsning i veglistene	18
8.1 Bakgrunn	18
8.2 Om forslaget	19
8.3 Særlig om teleløsningsrestriksjoner på fylkesveg	19
8.4 Økonomiske og administrative konsekvenser.....	20
8.4.1 Statens vegvesen	20
8.4.2 Fylkeskommuner og kommuner.....	20
8.4.3 Andre aktører	20
9 Forslag til forskriftstekst.....	21
10. Høringsfrist	25

1. Innledning

Statens vegvesen sender med dette på høring forslag til forskrift om endring av forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy.

Forslaget omfatter endring av forskrift om bruk av kjøretøy §§ 5-2, 5-3, 5-14 samt mindre språklige justeringer i §§ 5-5 til 5-10 og 5-13. Det foreslås endring av hvor hyppig nye veglister fastsettes, samt å gjeninnføre mulighet for å angi teleløsningsrestriksjoner direkte i veglistene. Det foreslås også en omformulering av bestemmelsen om fastsettelse og innhold i veglister, samt å gi en definisjon av begrepet «veglister» og de forskjellige typene veglister. Som følge av dette vil det også gjøres tilpasninger i bestemmelser som i dag henviser til «veglister fastsatt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a / b». Med unntak av endret hyppighet for fastsettelse av veglister, er endringene av administrativ eller språklig art.

Denne høringen innebærer ingen forslag om endringer i tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg. Innspill vedørende ønsker om økninger i tillatte vekter og dimensjoner kan ikke påregnes behandlet som del av denne høringen.

Prosjektet «Digitalisering av veglister» skal bistå etatens ledelse med å digitalisere prosesser knyttet til saksbehandling og distribusjon av bruksklasseinformasjon, hvor en helhetlig saksbehandlingsløsning utvikles som et verktøy til denne digitaliseringsprosessen.

For å forstå og ivareta alle parters interesser i ny saksbehandlingsløsning med hyppigere utgivelse av veglister har prosjektet hatt stort fokus på å involvere vegforvaltere fra fylkeskommuner, kommuner og Statens vegvesen Drift og Vedlikehold ved å samle innspill rundt deres behov og ønsket arbeidsprosess på ulike arenaer, samt engasjere næringen for å få deres synspunkter og innspill.

For å engasjere næringen har vi presentert den nye arbeidsprosessen og løsningen under et samarbeidsmøte mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og næringen i november 2022. Videre har vi invitert næringen til et møte 31. mai 2023 for å fortsette innsamlingen av innspill og synspunkter fra næringen.

2. Bakgrunn

2.1 Hva er veglister?

Regelverket om tillatte vekter og dimensjoner for kjøretøy og vogntog på offentlig veg er todelt. Forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy kapittel 5 gir overordnede bestemmelser som beskriver hvilke kategorier som finnes med hensyn til tillatte vekter og dimensjoner, og tillatt lengde, bredde og vekter for kjøretøy og vogntog i hver av disse kategoriene. Kapittel 5 angir også transporter som kan utføres uten og med dispensasjon samt hjemmel til å gi dispensasjoner.

Tillatte vekter og dimensjoner, eller nærmere bestemt angivelse av kategorier for hver enkelt riks-, fylkes- og kommunale vegstrekning, er gitt i de til enhver tid gjeldende veglistene for riks-, fylkes- og kommunale veger. Veglistene fastsettes som forskrifter av Vegdirektoratet med hjemmel i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-3 nr. 2.

Veglister er dermed forskrifter som angir de største tillatte vekter og dimensjoner for ulike kjøretøy, vogntog og transporttyper på riks-, fylkes- og kommunale veger.

Kjøring i strid med de tillatte vektene som gjelder for en vegstrekning vil kunne resultere i et overlastgebyr jf. vegtrafikkloven § 36 a og forskrift om gebyr for overlasting. Overskridelse av tillatte dimensjoner kan straffes med bøter jf. vegtrafikkloven § 31.

Klassifiseringene som angis i veglistene, viser hvilke regelsett i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 som kommer til anvendelse. Er det for eksempel angitt at en veg har bruksklasse og totalvekt Bk10 og tillatt totalvekt 50 tonn (Bk10/50), gjelder tillatte aksellaster, kjøretøy- og totalvekter som angitt for denne kategorien i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-4.

Forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 er hjemlet i vegtrafikkloven § 13. Myndighet til å fastsette forskrifter etter § 13 er delegert til Vegdirektoratet gjennom delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1. Forskrifter om veglister fastsettes av Vegdirektoratet med hjemmel i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-3 nr. 2 bokstav a og b.

Det utgis i dag seks sett med veglister, for normaltransport, tømmertransport, modulvogntog, spesialtransport, 12/65 for mobilkran og 12/100 for spesialtransport. Det utgis et sett med veglister for riksveg, og et sett for fylkes- og kommunale veger i hvert fylke.

Alle riksveger, fylkesveger og kommunale veger skal ha klassifisering i veglister for normaltransport, tømmertransport og spesialtransport. Veglistene for modulvogntog, 12/65 for mobilkran mv. og 12/100 for spesialtransport inneholder kun vegstrekninger som er åpnet for kjøring med slike kjøretøy/vogntog/transporter.

2.2 Forholdet mellom veglister og skilt

Tillatt aksellast, boggilast, totalvekt og vogntoglengde kan også reguleres ved bruk av skilt 316 Lengdegrense, 318.1 Totalvektgrense for kjøretøy, 318.2 Totalvektgrense for vogntog, 320 Aksellastgrense og 322 Boggilastgrense.

Begrensninger gitt ved disse skiltene går foran angitte vekter eller dimensjoner i veglistene, og det kan ikke gis dispensasjon fra grensens fastsatt på skilt.

I henhold til Statens vegvesen N300 Trafikkskilt, skal disse skiltene bare anvendes dersom det må vedtas lavere vekter eller kortere lengde enn det som framgår av veglistene for riks- og fylkesveger og kommunale veger. Skilt kan altså ikke brukes som alternativ til regulering i veglistene. Det er heller ikke adgang til å skilte *opp* i forhold til veglistene, eller til å sette opp skilt som angir de samme grensene som i veglistene.

Myndighet for skilt 316, 318, 320 og 322 er Statens vegvesen for riks-, fylkes- og kommunale veger jf. skilteforskriften § 28. Myndigheten er internt delegert til Transport og samfunn. Vedtak om oppsetting og nedtaking av skilt 316 – 322 for fylkes- og kommunale veger fattes normalt på bakgrunn av forespørsel fra vegmyndigheten. Eventuelt fravik fra bestemmelsene i N300 om bruken av disse skiltene må gis av Vegdirektoratet.

2.3 Historikk

Opprinnelig ble veglister for fylkes- og kommunale veger fastsatt av vegsjefen i hvert fylke. Ved omorganiseringen av Statens vegvesen i 2003 ble myndigheten endret til Regionvegsjefen, som da fastsatte forskrifter om veglister for fylkene i regionen. Etter omorganiseringen av Statens vegvesen fra regioner til divisjoner i 2020, ligger nå vedtaksmyndigheten for alle forskrifter, herunder veglistene, hos Vegdirektoratet.

Systemet med veglister kom opprinnelig i stand som erstatning for å regulere tillatte vektor og dimensjoner på skilt, som en valgfri ordning, og uten at listene ble formelt fastsatt som forskrifter. I begynnelsen ble det kun utgitt veglister for normaltransport, etter hvert med en egen kolonne for tømmertransport, og spesialtransport. Som følge av at veglistene erstattet skilt, ble myndigheten til å fastsette veglister etter hvert lagt til samme instans som skiltvedtakene, altså vegsjefen i fylkene for både riks-, fylkes- og kommunale veger. Etter hvert fremgikk all regulering av tillatte vektor og dimensjoner for offentlig veg i veglister.

Antall veglister er utvidet i årenes løp. I dag utgis det som nevnt seks forskjellige sett med veglister for riks-, fylkes- og kommunal veg.

2.4 Digitalisering av veglistene

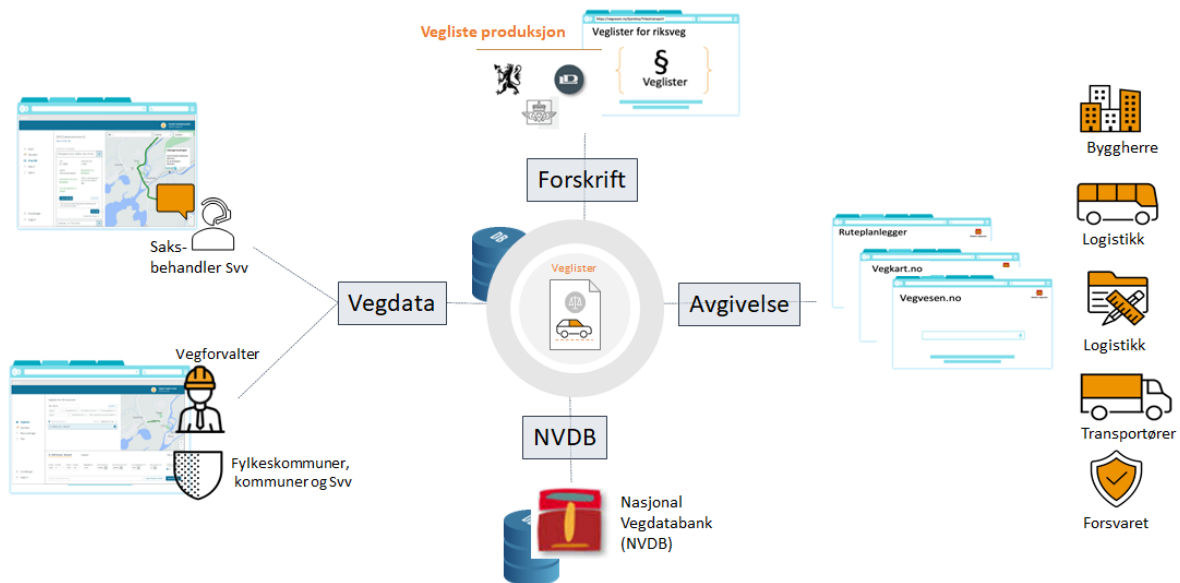
2.4.1 Nytt system og ny arbeidsprosess for utarbeidelse av veglister

Det finnes ingen felles samarbeidsflate mellom saksbehandlere for vegforvaltning hos fylkeskommuner og kommuner (heretter «vegforvalter») og Statens vegvesens saksbehandlingsteam for veglister, og all form for behandling og kommunikasjon er manuell og relasjonsavhengig, noe som gir lang ledetid og svært arbeidskrevende prosesser for begge parter. Et komplekst fagfelt, manglende kompetanse og mangel på kapasitet gjør terskelen for å oppdatere bruksklasseinformasjon høy. I 2020 meldte kun 17% av vegforvaltere inn oppdatert bruksklasseinformasjon for sine veger. Korrekt bruksklassifisering av veg er viktig for å ivareta infrastruktur, sørge for trafikkikkerhet samt muliggjøre effektiv og trygg transport for næringen og privatpersoner.

Den nye løsningen som utvikles blir en saksbehandlingsløsning for enklere innmelding av endringer i bruksklasseinformasjon og saksbehandling, som gir god datakvalitet, effektiv samhandling og økt kapasitet til rådgivning på fagfeltet. Bruksklasseinformasjon på veger legges inn i et brukervennlig grensesnitt av vegforvaltere når endringer oppstår på deres vegnett, før det går videre til kontroll og saksbehandling hos saksbehandlerne på veglisteteamet til Statens vegvesen. Når saksbehandlerne har kontrollert og godkjent endringene, går arbeidsprosessen videre til forskriftsfesting og distribusjon. Systemet har innebygget validering basert på regelverket, som forhindrer vegforvaltere i å utføre endringer på vegnettet som ikke er i henhold til regelverket. Dette vil gi økt kapasitet for saksbehandlerne til å rådgive vegforvaltere ved behov. Videre vil denne nye arbeidsprosessen resultere i økt datakvalitet i andre tjenester fra Statens Vegvesen, som Norsk vegdatabank (NVDB) og Ruteplanleggeren, som vil gi bedre transportdata og mer effektive fremkommelighetstjenester.

Prosjektet vil også automatisere og digitalisere forskriftsprosessen der det er mulig, slik at offentliggjøring og distribusjon kan utføres på en effektiv måte. Rapporter og arbeidsprosess flyttes til digitale løsninger og automatiseres i større grad. En vesentlig del av prosjektet er å sikre at kontrollvirksomheten får bedre, mer oppdatert og riktigere grunnlag for sin utøvende virksomhet. Løsningen som utvikles skal legge til rette for riktig og oppdatert rettsgrunnlag for kontrollen, men også for utøveren og brukeren. Prosjektet skal bidra til å sikre avgivelse av informasjon om bruksklasse til brukere, og sikre dialog og tilbakemeldinger fra disse der avgivelsekanalen legger til rette for det.

Den nye løsningen har fått navnet *Vegportalen*.



Figur 1 Konseptskisse Digitalisering av veglister

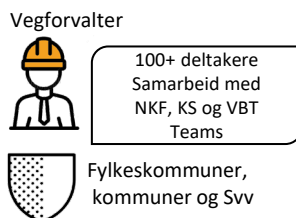
2.4.2 Om prosessen – samarbeid med fylkeskommuner og kommuner

For å forstå og ivareta alle parter interesser i ny saksbehandlingsløsning har prosjektet hatt stort fokus på å involvere vegforvaltere fra fylkeskommuner, kommuner og Statens vegvesen Drift og Vedlikehold, ved å samle innspill rundt deres behov og ønsket arbeidsprosess på ulike arenaer.

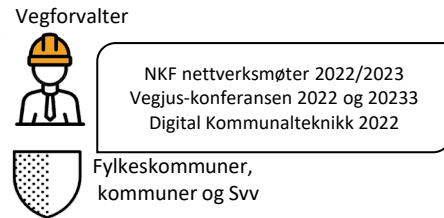
Arbeidsgruppe



Demo av løsningen



Tilstedeværelse på konferanser



Figur 2 Involvering av vegmyndighetene i prosessen

Ellers har vi utforsket muligheten for å opprette et «Veglisteråd» i regi av Norsk Kommunalteknisk forening (NKF) og Vegforum for byer og tettsteder (VBT) for å ytterligere forsterke vegforvalternes eierskap til den nye, digitaliserte arbeidsprosessen og styrke deres kompetanse rundt veglister. En gjenganger i denne involveringen har vært et sterkt ønske om at veglistene skal utgis hyppigere enn 2 ganger i året slik dagens praksis er, og et ønske om å få tilbake kolonnen for teleløsningsrestriksjoner slik det var tidligere.

Vegportalen ble offisielt lansert for brukerne på Kommunedagene 6. og 7. juni 2023.

3 Gjeldende regelverk og praksis

3.1 Regelverk i forskrift om bruk av kjøretøy

Regelverket om tillatte vekter og dimensjoner for kjøretøy og vogntog på offentlig veg er gitt i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy kapittel 5. De alminnelige bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg er gitt i § 5-4. Deretter angir §§ 5-5 til 5-7 i hvilke tilfeller det kan kjøres med større vekter og dimensjoner uten dispensasjon og på hvilke vegnett, og

§§ 5-8 til 5-10 hvilke vekter og dimensjoner det gis dispensasjon for uten og med tidsbegrensning, og på hvilke vegnett slike dispensasjoner kan innvilges og påberopes.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-3 nr. 2 lyder i dag som følger:

2. Denne forskrift har to vedlegg. Disse vil komme i ny utgave hvert år.

- *Vedlegg 1*
 1. *Vedlegg 1 inneholder veglister som angir hvilke totalvekter og dimensjoner som er tillatt å bruke på den enkelte riksvegstreking uten dispensasjon. Vedlegget inneholder også en egen riksvegliste for tømmertransport med tillatt vogntoglengde 24,00 meter og tillatt totalvekt inntil 60 tonn, samt riksvegliste for modulvogntog med tillatt lengde inntil 25,25 meter og tillatt totalvekt inntil 60 tonn.*
 2. *Statens vegvesen kan utarbeide tilsvarende veglister for fylkesveger og kommunale veger.*
- *Vedlegg 2*
 1. *Vedlegg 2 inneholder veglister som angir riksvegstrekinger hvor det kan tillates kjøring med spesialkjøretøy eller spesialvogntog som har større vekter eller dimensjoner enn tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Slik kjøring krever dispensasjon dersom ikke annet fremkommer direkte av denne forskrift.*
 2. *Statens vegvesen kan utarbeide tilsvarende veglister for fylkesveger og kommunale veger.*

Bestemmelsen ble sist endret ved revisjonen av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 i 2014. Siden den gang har praksis endret seg på flere punkter. Allerede i 2014 var teksten noe upresis. Formuleringen «vedlegg» henger igjen fra systematikken før 2014, da riksveglistene for normaltransport og spesialtransport også inneholdt materielle bestemmelser. Siden 2016 har veglistene blitt utgitt to ganger i året. Beskrivelsen av *to* vedlegg er heller ikke presis, da veglistene fra og med høsten 2016 er splittet i seks separate lister.

3.2 Praksis ved utarbeidelse av veglister

3.2.1 Vegmyndighetenes myndighet, rettigheter og ansvar

I forbindelse med veglister snakkes det ofte om «vegeier». Den egentlige betegnelsen er «vegstyremakt» eller «vegmyndighet» jf. veglova § 9. Her fremgår det at

«Statens vegvesen med eit Vegdirektorat er vegstyremakt for riksvegar, ...

Vegstyremakt for fylkesvegar er fylkeskommunen. ...

Vegstyremakt for kommunale vegar er kommunen.»

Det er vegmyndighetenes rett og plikt å velge hvilke vekter og dimensjoner deres veger skal tillates for. Det finnes per i dag ingen regler som regulerer vegmyndighetenes valg av bruksklasse og tillatt vogntoglengde i veglistene, eller om åpning for lengre tømmervogntog og modulvogntog. De eneste føringene som settes er at klassifiseringen må være innenfor rammene av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5, og at det skal være samsvar på tvers av de forskjellige veglistene med hensyn til bruksklasse og tillatt vogntoglengde.

I henhold til bruforskrift for fylkesveg § 4 fjerde ledd fastsetter Vegdirektoratet bruksklasse for *bruer* i fylkesvegnettet, men ettersom bruksklasse i veglistene i de aller fleste tilfellene gjelder vegstrekinger, og i tillegg skal ta høyde for flere andre faktorer (vegens bæreevne, vegmyndighetens ønsker om å begrense vedlikeholdskostnader, begrensning som følge av tillatt vogntoglengde osv.) er ikke bruksklasse i veglistene nødvendigvis satt like høyt som bruas bruksklasse. For *bruer* i det kommunale vegnettet fastsetter kommunene selv bæreevne for sine

bruer. Det foreligger for alle tilfeller ingen plikt for vegmyndigheten til å sette bruksklasse for vegen i veglisten like høyt som bruens fastsatte bæreevne. Dersom vegmyndigheten ikke anser vegen som egnet for en gitt bruksklasse, på grunn av vegens bæreevne, høye vedlikeholdskostnader eller andre grunner, kan Statens vegvesen altså ikke overprøve vegmyndighetens vurdering og kreve at vegen gis bruksklasse i veglisten tilsvarende bruas bæreevne.

Ut over bæreevneklassifisering av bruer, er det ikke gitt nasjonale eller overordnede regler eller retningslinjer for vurdering av vegers egnethet for gitte vekter og dimensjoner. For eksempel er det helt og holdent opp til vegmyndighetens vurdering hvorvidt en veg skal åpnes for 24 m tømmervogntog, eller om tillatt vogntoglengde skal settes lavere enn 19,50 m (15,00 eller 12,40 m).

Statens vegvesen har dermed ingen myndighet til å *pålegge* andre vegmyndigheter å klassifisere sine veger på en gitt måte. Systemet per i dag er at det er vegmyndighetens rett og plikt til å tildele sine veger klassifisering i veglistene. Plikt betyr i dette tilfellet kun plikt til å gi en klassifisering, ikke til å gi en bestemt klassifisering.

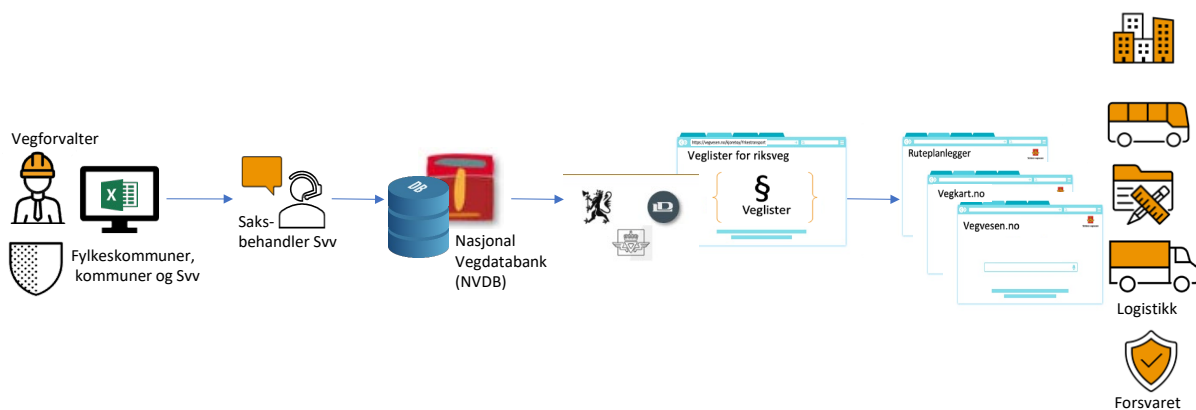
I utgangspunktet er vegmyndighetene heller ikke pliktige til å melde inn klassifisering for sine veger til veglistene. I praksis gjøres dette likevel da det er i vegmyndighetenes egen interesse at det gis en regulering av tillatte vekter og dimensjoner for deres veger. Gjennom den foreslåtte vegdataforskriften § 7-1 annet ledd bokstav a pkt. 2 vil vegmyndighetene få plikt til å innhente, kvalitetssikre, formidle og oppdatere 2. data for å fastsette veglister i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy, herunder data om tilstand og bruksklasse for bru og vegundergang med tilhørende dokumentasjon.

3.2.2 Statens vegvesens praksis ved utarbeidelse av veglister

Veglistene sammenstilles av Statens vegvesen, Divisjon Transport og samfunn. Dette skjer på bakgrunn av innmeldt informasjon fra alle vegmyndighetene (Statens vegvesen for riksveg, fylkeskommunene for fylkesveg og kommunene for kommunale veger jf. veglova § 9).

Fastsettelse av nye veglister skjer i dag ca. 1. mai og 1. november. I forkant av dette sender Statens vegvesen Transport og samfunn (ToS) henvendelser til alle fylkeskommuner og kommuner med spørsmål om de ønsker endringer i forhold til gjeldende vegliste. Innmeldte endringer inntas i neste utgave av veglistene. Det er viktig å merke seg at ToS sin kontrollfunksjon er begrenset til å sikre at innmeldte endringer virker entydige og fornuftige, at det er samsvar mellom innmeldte endringer på tvers av veglistene og at endringene er i samsvar med gjeldende regelverk. Som påpekt i punkt 3.2.1 har Statens vegvesen utøver ingen kontrollfunksjon hva gjelder å sikre at den innmeldte endringen samsvarer med vegens faktiske utforming, bæreevne mv. Vegmyndighetene er selv ansvarlige for at vegen har korrekt klassifisering.

De ferdige veglistene oversendes Vegdirektoratet som fastsetter disse som forskrift og sender hver enkelt forskrift til kunngjøring i Norsk Lovtidend i Lovdatas nettportal.



Figur 3 Dagens prosess for utarbeidelse av veglister

3.3 Fastsettelse av forskrift uten høring

Veglistene fastsettes som forskrifter. Forskrifter skal som hovedregel på offentlig høring før de kan vedtaks jf. forvaltningsloven § 37.

Veglistene er unntatt krav om høring, gjennom unntakene i forvaltningsloven § 37 bokstav a, ved at høring er vanskelig gjennomførbart og bokstav c, ved at det er åpenbart unødvendig. Nærmere bestemt består denne begrunnelsen i at selv om Statens vegvesen er ansvarlige for sammenstilling av veglistene og fastsettelse av disse i forskrifter som får virkning overfor trafikantene, er innholdet diktert av vegmyndighet (Statens vegvesen for riksveg, fylkeskommunene for fylkesveg og kommunene for kommunal veg) gjennom deres styringsrett i tråd med veglovas bestemmelser.

3.4 Kilder til informasjon om tillatte vektorer og dimensjoner

3.4.1 Veglister på lovdata og vegvesen.no

Forskrifter skal kunngjøres i Norsk Lovtidend jf. forvaltningsloven § 38, altså på lovdata.no. Etter fastsettelse sender derfor Vegdirektoratet forskrifter om veglister til Lovdata for publisering. Veglister for riksveg publiseres på lovdata.no i fulltekst. For veglister for fylkes- og kommunale veger publiseres av kapasitets- og effektivitetshensyn kun som pdf.

Tidligere ble veglistene kunngjort ved såkalt summarisk kunngjøring, med opplysning om at nye veglister var fastsatt og at listene kunne hentes på Statens vegvesens vegkontorer og trafikkstasjoner. De senere årene har Statens vegvesen gått bort fra å trykke opp listene. Hefter med veglistene kan lastes ned på vegvesen.no.

Alle veglistene publiseres på egne sider for veglister på vegvesen.no. Her finnes også informasjon om gjeldende regelverk mv. Fra våren 2023 publiseres listene som rene forskrifter. Tilleggsinformasjonen som tidligere inngikk i vegliste-heftene, kan nå lastes ned som egne vedlegg.

Statens vegvesen erfarer i sin behandling av søknader om dispensasjon for spesialtransport at brukerne forholder seg til både VegKart og veglister i pdf på vegvesen.no. Innsiktsarbeidet som er gjennomført i forbindelse med utvikling av ruteplanleggeren for tungbil, gjennom programmet Forutsigbar fremkommelighet, viser at brukerne opplever denne prosessen som både tidkrevende, manuell og lite fremtidsrettet. Det har vært ytret et sterkt behov for digitale løsninger, som programmet også har tatt til etterretning i det videre arbeidet med ruteplanleggeren.

3.4.2 VegKart

Informasjonen i veglistene er også tilgjengelige gjennom VegKart (www.vegkart.no). Her kan brukerne velge hvilken vegliste de ønsker å se, og gjennom filtrering begrense søket til gitte

bruksklasser, vogntoglengder etc. Det skal være samsvar mellom informasjonen som vises i VegKart og veglistene, da begge deler er basert på det samme datasettet i Nasjonal Vegdatabank (NVDB).

3.4.3 Ruteplanlegger for tungbil

Ruteplanleggeren er en digital løsning som hensyntar en rekke statiske dataelementer fra NVDB, som vegnett, høydebegrensninger, rasteplasser og døgnhvileplasser for tungbil. I tillegg hensyntar tjenesten dynamiske data som værdata og trafikkmeldinger etablert av Vegtrafikksentralene. Basert på innsiktsarbeidet som ble utført i dialog med transportnæringen, hensyntar Ruteplanleggeren nå også veglistene. Som tungbilsjåfør eller transportør, kan man nå planlegge en lovlig rute for aktuelt kjøretøy gjennom bruk av den digitale ruteplanleggeren, ved bruk av brukergrensesnittet på Vegvesen trafikk på vegvesen.no eller i appen Vegvesen trafikk. Ruteplanleggeren benytter de til enhver tid lovfestede veglister, og tilbakemelding fra brukerne er at de har tillitt til løsningen og at den sparer dem for tid i forbindelse med planlegging av kjøreruter. Ruteplanleggeren ivaretar alle vegliste-kategorier. Per i dag håndteres ikke teleløsning som del av tjenesten, da det ikke er ivaretatt i veglistene. Det er et forbedringspunkt Svv ønsker å utbedre, dersom teleløsning vil inkluderes i veglistene.

Videre jobbes det med å utbedre tjenesten kontinuerlig, som et ledd i produktutviklingen av Ruteplanleggeren. Fremover vil man se på ytterligere forbedringer for å ivareta tungbilnæringens behov for forutsigbarhet, også i forhold til relevante trafikkmeldinger og andre informasjonsobjekter (kjettingplasser, veiestasjoner), for å ivareta kjernebehovene i én felles tjeneste. Formålet er å sikre et brukervennlig og effektivt arbeidsverktøy, for forutsigbar fremkommelighet.

4 Nærmere om forslag til forskriftsendringer

4.1 Endret hyppighet

4.1.1 Innledende bemerkninger

Som beskrevet i pkt. 7.4 kan hyppigere fastsettelse og kunngjøring av veglister medføre merarbeid for Stiftelsen Lovdata. Vegdirektoratet er i dialog med Lovdata om mulighetene for å redusere antall veglister som må kunngjøres. En forutsetning for innføring av månedlige oppdateringer er at vi kommer frem til en løsning for å begrense antall kunngjøringer til et håndterbart omfang. Vegdirektoratet ser det likevel som hensiktsmessig å sende forslaget på høring før spørsmålet er avklart, og vil fortsette dialogen med Lovdata parallelt med høringen og arbeidet med høringsoppsummeringen.

Som beskrevet i punkt 3.4.1 er veglistene også tilgjengelige på sidene for veglister vegvesen.no og gjennom de digitale tjenestene Statens vegvesen tilbyr.

4.1.2 Dagens situasjon

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-3 nr. 2 angir i dag at veglistene kommer i ny utgave hvert år, altså én gang per år. Praxis er som kjent at nye lister fastsettes to ganger i året, ca. 1. mai og 1. november.

Dersom det skjer feil ved produksjon av listene som får betydning for innholdet, kan det også fastsettes nye versjoner av den eller de berørte listene.

Ved andre typer feil, typisk at en vegmyndighet glemmer å melde inn en endring, må endringen i utgangspunktet vente til neste ordinære fastsettelse av veglister. De siste årene har Vegdirektoratet likevel utviklet en praksis hvor det etter anmodning fra vegmyndigheten kan fastsettes en midlertidig forskrift om økte tillatte vektor og/eller dimensjoner for spesifiserte strekninger. Vi mener at med

oppdatering hver måned vil det ikke være behov for å fastsette midlertidige forskrifter utenom de faste tidene.

Ved behov for midlertidig åpning av omkjøringsstrekninger for modulvogntog i forbindelse med oppståtte hendelser på vegnettet som medfører stenging av hovedferdselsårer i lengre tidsrom, foreligger det også praksis for å fastsette midlertidige forskrifter som går foran veglistene. Eksempler på dette er blant annet forskrifter for å tillate modulvogntog type 1 og 2 på omkjøring for stengte trebruer etter at Tretten bru kollapset i august 2022.

4.1.3 Valg av intervall

Nye veglister fastsettes i dag ca. hver sjettede måned. Årsaken er todelt. For det første har det til nå vært svært arbeids- og tidkrevende å utarbeide nye veglister. Som vist, har prosessen til nå vært at Statens vegvesen ved Transport og samfunn sender brev til alle kommuner og fylkeskommuner (for veglister som skal tre i kraft ca. 1 november) ca. 1. juli med frist for å melde inn endringer ca. 1. september for veglister som skal tre i kraft ca. 1 november. I tidsrommet fra svarfristen frem til fastsettelse av veglistene, kommuniserer Statens vegvesen med vegmyndighetene for å sikre at endringsønskene er riktig oppfattet, og endelig kontroll av endringene hos vegmyndighetene, og endringer legges inn i NVDB. Veglistene skal være ferdig utarbeidede ca. 10 dager før ikrafttredelse, for å gi tid til fastsettelse av veglistene som forskrifter, oversendelse og kunngjøring på Lovdata og publisering på vegvesen.no. Det har dermed ikke vært praktisk gjennomførbart å fastsette nye veglister oftere enn to ganger i året.

Det er per i dag heller ikke mulig å gjøre endringer i gjeldende forskrifter. Ettersom veglistene for fylkes- og kommunale veger kun publiseres som pdf på lovdata, er det ikke mulig å fastsette endringsforskrifter til disse veglistene. Hele veglisten må i så fall fastsettes i ny utgave. Dette er årsaken til at eventuelle endringer må fastsettes som midlertidige forskrifter som går foran gjeldende vegliste. Videre har det heller ikke vært ansett som ønskelig å gjøre endringer i veglistene mellom de faste intervallene ut over de tilfellene.

Med det nye systemet for utarbeidelse av veglister, vil det i teorien være mulig å oppdatere veglistene mer eller mindre kontinuerlig, med visse begrensninger som følge av at endringer fortsatt må fastsettes som forskrifter.

Det oppstår imidlertid spørsmål om det vil gi tilstrekkelig forutsigbarhet for brukerne dersom tillatte vektorer og dimensjoner i teorien kan endre seg fra dag til dag. Transportører og andre trenger en viss grad av forutsigbarhet for å kunne planlegge sine transportoppdrag. Det skal heller ikke være nødvendig for transportørene å sjekke hver eneste dag om det er gjort endringer i hva som tillates på strekningene de trafikkerer.

Vegdirektoratet har i samråd med Statens vegvesen Transport og samfunn kommet til at månedlige oppdateringer vil være det mest hensiktsmessige intervallet. Det vil fortsatt kreves noe saksbehandling av innmeldte endringer. En måned vil gi Statens vegvesen tilstrekkelig tid til å behandle innmeldte endringer, og for vegmyndigheten til å kvalitetssikre endringene. Vi anser også at oppdateringer den 1. i hver måned vil være enkelt å for transportnæringen å forholde seg til, og dermed sikre tilstrekkelig forutsigbarhet, samtidig som gevinstene ved hyppigere oppdateringer blir realisert.

Fordi veglistene også i fortsettelsen vil fastsettes som én forskrift for hele fylket, må det gjøres endringer i forskriften som gjelder for hele fylket (eller fastsettes ny forskrift) selv om endringen kun gjelder et fåtall strekninger. Hva som gjelder på den enkelte vegstrekning vil altså ikke endres hver måned. Bekymringene rundt hyppige endringer knytter seg altså ikke til at det vil skje hyppige opp-

og nedskrivninger, men til at det potensielt *kan* skje endringer. Som beskrevet i punkt 5 er det dessuten eventuelle *nedskrivninger* som vil utgjøre et problem, siden det ved oppskrivning fortsatt vil være mulig å utføre de samme transportene som før endringen.

Det er videre ikke gitt at det faktisk vil skje endringer i veglistene hver måned. I forbindelse med innsiktsarbeid for utarbeidelse av veglister ble det laget en verdistrømsanalyse. Funn i denne viser at svarprosent ligger noe under 20 %, ved revisjon to ganger i året. Vår erfaring er at det er uoversiktlig for kommunene å vite hvilke behov for endringer de har frem i tid. Ønsker om endringer på grunn av oppståtte utfordringer kommer ofte mellom fastsatte endringer. Det kan virke som om fylkeskommunene har noe bedre oversikt. Med en hyppigere utgivelser, vil det bli lettere å sette riktige data ut fra vegens beskaffenhet og samfunnets behov. Ferdigstilte veganlegg vil kunne settes med riktige verdier ved åpning. Det vil på sikt være en naturlig begrensning i hvor ofte slike behov oppstår.

Vegdirektoratet har også vurdert om det er mulig å kreve at nedskrivning skal forvarsles. Som påpekt i punkt 3.2.1 har Statens vegvesen ingen muligheter til å overstyre vegmyndighetenes valg av bruksklasse mv. for sine veger. Vi har heller ikke hjemmel til å nekte å innta en nedskrivning fordi den ikke er forhåndsmeldt. Uansett vil vegmyndighetene også ha mulighet til å gjennomføre nedskrivning i form av skilt uten eventuell forhåndsmelding. Når det er sagt, er det ønskelig av vegmyndigheter som planlegger nedskrivning av sine veger, så langt som mulig informerer berørte aktører om dette før endringene fastsettes i veglistene.

Vi viser til vurderingene i punkt 6 for nærmere redegjørelse for konsekvensene av hyppigere oppdateringer for brukerne av veglistene.

4.1.4 Forskriftsfesting av fast intervall for fastsettelse av veglister

Det kan også diskuteres om dagens angivelse av at veglistene kommer i ny utgave hvert år egentlig er en *regel* eller en *opplysning* som er inntatt i forskriften. I den grad det er en *regel*, innebærer det 1) en plikt for SVV til å fastsette nye veglister årlig og 2) et forbud mot å fastsette nye veglister mer enn én gang i året.

I utgangspunktet er det ikke nødvendig å regulere hvor ofte nye veglister skal fastsettes i forskrift om bruk av kjøretøy. En hjemmel til å fastsette forskrifter, innebærer også hjemmel til å fastsette og endre disse så ofte som ønskelig, så lenge forvaltningslovens bestemmelser om høring (og eventuelt unntak fra krav om høring) og kunngjøring overholdes.

På sikt kan det også tenkes at det vil bli mulig å innarbeide andre typer informasjon som del av veglistene, for eksempel midlertidige oppskrivninger av omkjøringsstrekninger i forbindelse med vegarbeid og lignende. I så fall vil det være misvisende om forskrift om bruk av kjøretøy § 5-3 nr. 2 angir at veglistene oppdateres månedlig. Vegdirektoratet foreslår derfor at § 5-3 nr. 2 *ikke* skal angi fast intervall for oppdatering av listene.

4.1.5 Informasjon om endringer

Hyppigere fastsettelse av nye/endrede veglister innebærer at brukerne av veglistene må undersøke om det er gjort endringer i veglistene langt oftere enn i dag. Nye/oppdaterte veglister publiseres fortsatt på vegvesen.no og Lovdata. Informasjon i VegKart og ruteplanlegger vil oppdateres hver gang det fastsettes nye/endrede veglister.

Statens vegvesen vurderer også om det kan lages en løsning som lar brukerne generere sine egne utskrifter med veglister tilpasset sine behov, lister som bare viser endringer osv. På sikt er det også ønskelig å utvikle løsninger som for eksempel lar en bruker abonnere på varsel om endringer på

utvalgte strekinger eller områder. Hvorvidt dette lar seg gjøre og i så fall når slike løsninger vil være på plass, er i skrivende stund ikke avklart.

Statens vegvesen er i dialog med Lovdata om hvilke grep som kan gjøres for å minimere antall forskrifter som må kunngjøres hver måned. Vegdirektoratet arbeider også med å utrede om det er mulig å få innvilget unntak fra krav om kunngjøring jf. forvaltningsloven § 38 tredje ledd.

4.2 Presisering av vedtaksmyndighet

Forskriften angir i dag at forskriften har to vedlegg som inneholder veglistene for riksveg, og at Statens vegvesen kan utarbeide tilsvarende veglister for fylkes- og kommunale veger.

Det kan altså spørres om dagens forskrift eksplisitt legger myndigheten til å fastsette veglister for fylkes- og kommunale veger til Statens vegvesen. Det er imidlertid klart at bestemmelsen helt siden fastsettelsen av forskrift om bruk av kjøretøy i 1990 har *ment* å angi at forskrifter om veglister fastsettes av Statens vegvesen.

Ettersom § 5-3 nr. 2 om veglister nå vil få ny formulering, anser Vegdirektoratet det som hensiktsmessig å presisere at Statens vegvesen utarbeider *og fastsetter* veglister for både riks-, fylkes- og kommunale veger.

4.3 Definisjon av begrepet «vegliste» og beskrivelse av typer veglister

Begrepet «vegliste» er ikke definert i dagens forskrift. Forskriften angir kun at det kan fastsettes flere forskjellige veglister. En rekke bestemmelser i kapittel 5 henviser deretter til «veglister fastsatt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a/b».

Formuleringene ble i sin tid valgt for å unngå å måtte gjøre større endringer enn nødvendig i forskriften dersom det på et senere tidspunkt ble gjort endringer i hvilke typer veglister som utgis eller deres virkeområder. Vegdirektoratet ser likevel at dette grepet har gjort forskriften unødvendig komplisert for brukerne. I § 5-5 benyttes allerede begrepene «veglister for tømmertransport gitt med hjemmel i § 5-2 nr. 2 bokstav a» og «veglister for modulvogntog gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a». Ved innføring av definisjoner av de forskjellige typene veglister vil disse bestemmelsene kunne henvise til «veglister for tømmertransport/modulvogntog». Tilsvarende vil det kunne vises til «veglister for spesialtransport» i bestemmelsene om spesialtransport, «veglister for 12/100 for spesialtransport» og «veglister for 12/65 for mobilkran» i §§ 5-6 til 5-10».

Definisjonene av veglister for 12/65 for mobilkran og 12/100 for spesialtransport kan dessuten utformes slik at de unødvendig lange titlene på forskriftene kan forenkles.

Forslag til definisjoner er gitt i punkt 7.2.

5. Konsekvenser med hensyn til trafiksikkerhet og miljø

Forslaget innebærer ingen materielle endringer i regelverket om tillatte vekter og dimensjoner, og antas derfor ikke å ha direkte trafiksikkerhetsmessige eller miljømessige konsekvenser. Månedlige oppdateringer av veglistene vil likevel kunne gi en gevinst ved at økte tillatte vekter og/eller dimensjoner vil kunne tas i bruk raskere. Gevinster knyttet til redusert kjøring som følge av økningene vil da også kunne inntre raskere. Når det gjelder nedskrivinger kan mulighet for hyppigere oppdateringer bidra til mindre ulovlig kjøring, da nedskrivinger som i dag gjøres i form av skilt raskere vil bli synlige i veglister, VegKart og ruteplanlegger.

6. Konsekvenser av hyppigere oppdateringer for brukerne av veglistene

I det daglige benyttes veglistene i all hovedsak til planlegging av normal- og spesialtransport, og av kontrollmyndighetene som håndhever regelverket. Dette omfatter alle bedrifter som utfører tungtransport, herunder både sjåførere og de som planlegger selve transportene, bransjeorganisasjoner innenfor både transport og transportkjøpere, kontrollmyndigheter (Statens vegvesen og politiet), vegmyndighetene og advokater i forbindelse med klager på ilagte sanksjoner.

Hyppigere oppdateringer vil gjøre det mer krevende for brukerne å holde oversikten over de til enhver tid tillatte vekter og dimensjoner for aktuelle vegstrekninger. Med faste og forutsigbare intervaller, særlig i kombinasjon med enkle løsninger for å finne den nødvendige informasjonen, antar vi likevel at aktørene vil kunne ivareta sine behov. I første omgang vil informasjonen være tilgjengelig i de samme formene som i dag, det vil si veglister som kan lastes ned på vegvesen.no, i VegKart og i ruteplanleggeren for tungbil på nett og i appen Vegvesen Trafikk. På sikt kan det også være aktuelt å utvikle andre hjelpemidler som gjør det enda enklere å få informasjon om endringer.

Vegdirektoratet legger til grunn at transportnæringen og næringslivet ellers i all hovedsak vil stille seg positive til forslag om å oppdatere veglistene hver måned. Enkelte aktører har flere år etterspurt hyppigere oppdateringer.

Hyppigere oppdateringer vil medføre at berørte aktører raskere kan ta i bruk økte vekter og / eller dimensjoner. Med dagens seksmånedersintervaller risikerer man at det går mange måneder før en veg som er vurdert og funnet egnet lengre og/eller tyngre vogntog av vegmyndigheten, kan åpnes for kjøring med slike vogntog.

Vi legger til grunn at ingen aktører vil ha direkte motforestillinger mot mulighet for hyppigere oppskrivninger, da det ved oppskrivning fortsatt vil være anledning til å utføre de samme transportene som tidligere. Vegdirektoratet antar imidlertid at denne typen bekymringer veier mindre tungt enn ønsket om å kunne ta i bruk økte vekter og dimensjoner så raskt som mulig.

Vi antar derfor at de fleste innvendingene mot hyppigere oppdateringer knytter seg til potensielle nedskrivninger. Med dagens halvårlige oppdateringer, kan transportnæringen og andre planlegge oppdrag og aktiviteter med relativt lang horisont uten bekymring for at transportene ikke kan gjennomføres som planlagt. Hyppigere oppdateringer av veglistene *kan* medføre større usikkerhet for enkelte transporttyper på enkelte typer veger.

Til dette vil Vegdirektoratet for det første bemerke at nedskrivninger også i dag forekommer mellom ordinære fastsettelse av veglistene. Nedskrivningen fremgår i disse tilfellene ikke av veglistene, med av oppsatte skilt som begrenser tillatte vekter. Dagens system med halvårlige oppdateringer av veglistene er altså ikke til hinder for at veger skrives ned på andre tidspunkter.

Vegdirektoratet har ikke oversikt over i hvilket omfang vegmyndighetene i dag benytter seg av muligheten til å skrive veger ned gjennom de ordinære fastsettelsene av veglister. Vi har imidlertid ingen grunn til å tro at hyppigere oppdatering av veglistene vil medføre *flere* nedskrivninger enn i dag, kun at nedskrivninger vil kunne skje på andre tidspunkter enn 1. mai og 1. november.

For riksveger vil det ikke forekomme nedskrivning uten varslings lang tid i forvegen, med unntak av i helt ekstraordinære tilfeller hvor nedskrivning uansett ville skjedd ved bruk av skilt. Tilsvarende antas å være tilfelle for det primære fylkesvegnettet. For veger med god standard vil vegmyndighetene normalt heller ikke ha grunn til å skrive ned vegen. Muligheten for nedskrivning på andre tidspunkter

enn 1. mai og 1. november vil derfor mest sannsynlig kun være aktuelt å benytte på sekundære fylkesveger og kommunale veger med dårligere standard.

Vegdirektoratet er ikke kjent med hvilke vurderinger vegmyndighetene gjør i forkant av nedskrivninger eller hvilke forhold som kan utløse nedskrivning av tillatte vekter og/eller dimensjoner. Reduksjon av tillatt *totalvekt* vil normalt skyldes at det er gjennomført beregninger av bruers bæreevne som viser at brua ikke lenger har tilstrekkelig bæreevne for den bruksklassen vegen er tillatt for i veglistene, eller oppdaget skader på brua. Disse forholdene vil i dag kunne utløse at brua blir skiltet ned frem til neste ordinære fastsettelse av veglister.

Også reduksjon av tillatt *aksellast* kan skje som følge av gjennomførte målinger av bæreevne og oppståtte skader på vegen. Vi kan heller ikke utelukke at vegmyndigheter skriver ned tillatt aksellast for å unngå fremtidige økt vedlikeholdsbehov, eller skriver ned en veg fra Bk10 til bkT8 eller Bk8 fremfor å bekoste nødvendig vedlikehold eller utbedring for å beholde vegen i Bk10.

Vegdirektoratet er ikke kjent med at det er vanlig å redusere tillatt vogntoglengde. Eventuelle nedskrivninger antas å utløses av at det har oppstått uheldige situasjoner som følge av at vegen ikke er egnet for de kjøretøy- og vogntoglengdene den er tillatt for i veglisten. Selv om det ikke er intensjonen med regelverket, kan vi ikke utelukke at slik nedskrivning benyttes som virkemiddel for å styre trafikk med vogntog unna gitte vegstrekninger. Etter hva Vegdirektoratet kjenner til har det til nå ikke forekommet at vegmyndighetene har fjernet mulighet for å trafikker strekninger med 24 m tømmervogntog eller modulvogntog.

For en betydelig andel av vegnettet knytter det seg i dag ingen usikkerhet til om vegen vil skrives ned i neste utgave av veglistene. For slike veger er det heller ingen grunn til å anta at det vil forekomme uventede nedskrivninger ved månedlige oppdateringer av veglistene. Usikkerheten antas å være større på de mer perifere delene av vegnettet hvor det foregår med begrenset trafikk med tunge kjøretøy, men hvor det kan være bedrifter eller næringer som vil berøres dersom vegen skrives ned. Eksempler på dette er transporter tilknyttet skognæringen, landbruket, forskjellige typer anleggsdrift mv. samt maskintransport og annen transport tilknyttet utbyggingsprosjekter.

Når det gjelder utbyggingsprosjekter, gir hyppigere oppdateringer til gjengjeld også større fleksibilitet for vegmyndighetene til å skrive vegen opp. Transport av delbart gods kan da skje med større vekter og dimensjoner, og dermed færre turer totalt sett. Det blir også mulighet for å utføre flere transporter med dispensasjon uten tidsbegrensning og for å få dispensasjon med tidsbegrensning for høyere vekter.

Skognæringen vil også kunne dra fordel av muligheten for hyppigere oppdateringer av veglistene, da de ofte har et kortvarig behov for oppskrivning av en veg i forbindelse med uttak av skog, på strekninger som normalt ikke trafikkeres med vogntog. I dag forutsetter slik oppskrivning at vegmyndigheten gjøres oppmerksom på behovet lang tid i forvegen, og vegen blir stående som oppklassifisert i minst seks måneder.

Det kan diskuteres om det er ønskelig at vegmyndigheten skriver vegen opp for å imøtekomme behovet til én enkelt aktør, og deretter skriver vegen ned igjen så fort denne aktøren ikke lenger har behov for økte vekter og/eller dimensjoner. Når det er sagt, er det for så vidt ingenting som hindrer slik opp- og nedskrivning i dag heller, men det må i så fall skje gjennom de ordinære, halvårlige fastsettelsene av veglistene. Endringer i veglistene er også en ryddigere løsning enn midlertidige forskrifter. Endring i veglistene vil videre tydeliggjøre at beslutningen ligger hos vegmyndigheten, som må svare for en eventuell forskjellsbehandling av aktører når det gjelder innvilgelse av deres forespørsler om midlertidig oppskrivning.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser

7.1 Vegmyndighetene

7.1.1 Fylkeskommuner og kommuner

Økt hyppighet rundt utgivelse av veglister vil gi vegforvaltere i kommuner og fylkeskommuner muligheten til å rettmessig befeste kvaliteten på vegen, og kommunisert dette effektivt til sluttbrukerne. Dette vil legge til rette for effektiv ressursbruk og et aktivt næringsliv. En gjeninnføring av teleløsningsrestriksjoner vil gi vegforvaltere mulighet til å regulere belastning og slitasje på vegene i detalj, og dermed direkte justere faktorer på veg og ha kontroll på slitasje, drift, vedlikehold og investering på vegnettet.

Forslaget antas ikke å få konsekvenser av betydning for vegforvaltere i kommuner og fylkeskommuner.

7.1.2 Statens vegvesen

Forslaget antas ikke å få konsekvenser av betydning for vegforvaltere i Statens vegvesen.

Økt hyppighet rundt utgivelse av veglister vil gi vegforvaltere i Statens vegvesen Drift og Vedlikehold muligheten til å rettmessig befeste kvaliteten på vegen, og kommunisert dette effektivt til sluttbrukerne. Dette vil legge til rette for effektiv ressursbruk og et aktivt næringsliv. En gjeninnføring av teleløsningsrestriksjoner vil gi vegforvaltere mulighet til å regulere belastning og slitasje på vegene i detalj, og dermed direkte justere faktorer på veg og ha kontroll på slitasje, drift, vedlikehold og investering på vegnettet.

7.2 Statens vegvesen

For Statens vegvesen sitt saksbehandlingsteam for veglister vil den nye saksbehandlingsløsningen resultere i redusert tidsbruk på ikke-verdiskapende aktiviteter, effektiv saksbehandling og lavere ressursbruk, som vil føre til økt kapasitet til rådgivning, avvikshåndtering og kontroll. Forslaget antas derfor ikke å få negative konsekvenser for saksbehandlingsteamet, da hyppigere innmelding og fastsettelse av bruksklasseinformasjon vil fordele dagens arbeidsmengde utover.

Hyppigere oppdateringer får heller ikke konsekvenser av betydning for Statens vegvesens behandling av søknader om dispensasjon for spesialtransport. Saksbehandlerne sjekker normalt tillatte vektorer og dimensjoner for hver søknad.

For Vegdirektoratet vil månedlige oppdateringer innebære at nye eller endringsforskrifter må fastsettes hver måned. Fastsettelse av forskrifter i seg selv vil medføre minimalt merarbeid da funksjonalitet for dette planlegges bygget inn i systemet for digitale veglister. Hyppigere fastsettelse av forskrifter om veglister, innebærer at nye eller endrede veglister må sendes til Lovdata for kunngjøring oftere enn i dag. Dette vil medføre noe merarbeid. Vegdirektoratet arbeider i skrivende stund med å finne en løsning for å redusere antall forskrifter som må oversendes. Hyppigere oppdateringer vil også redusere behovet for midlertidige forskrifter og dermed arbeidet knyttet til disse.

Forslaget antas ikke å få konsekvenser av betydning for Statens vegvesens kontrollapparat, og for så vidt politiet, ut over at kontrollørene må holde seg oppdatert på om det er gjort endringer i veglistene for strekningen hvor kontroll av vektorer og dimensjoner utføres. Det kan også etableres rutiner for å varsle om endringer i strekninger i tilknytning til faste kontrollplasser.

Bruk av veglister er tema i føreropplæring i klasse C/CE og D/DE. Dersom Statens vegvesen på sikt går bort fra å produsere veglister i dagens listeforformat, kan det hende det må gjøres tilpasninger i læreplaner og teoriprøver.

7.3 Andre offentlige instanser

Vegdirektoratet kan ikke se at forslaget vil ha nevneverdige konsekvenser for andre offentlige instanser.

I den grad politiet utfører kontroll av vekter og dimensjoner, må også politiet holde seg oppdatert om endringer i veglistene for vegstrekningen hvor kontrollen utføres.

7.4 Andre aktører

Ettersom veglistene er forskrifter, skal de kunngjøres i Norsk Lovtidend, altså gjennom lovdata.no. Hyppigere fastsettelse av nye veglister vil innebære tilsvarende økning i antall forskrifter som må kunngjøres. Publisering av hele settet med nye veglister, det vil si seks forskjellige veglister for hvert fylke samt for riksveger, i alt 72 stk., er etter hva Vegdirektoratet forstår svært arbeidskrevende for Lovdata. Vi vurderer fortløpende hvilke grep som kan gjøres for å redusere antall forskrifter som må kunngjøres.

8. Kolonne for teleløsning i veglistene

8.1 Bakgrunn

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-14 nr. 2 første ledd angir at «Det kan fastsettes begrensninger i aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt når særlige forhold (teleløsning o.a.) gjør det nødvendig». Annet ledd angir deretter tillatte aksellaster når aksellast er nedsatt til 8, 7 eller 6 tonn. Nr. 3 til 7 gir bestemmelser om unntak fra nedsatt aksellast.

Inntil 1995 ble så å si alle veger automatisk satt ned når det var teleløsning, også riksveger. Veglistene hadde en egen kolonne for aksellast i teleløsning. Det ble fattet vedtak når restriksjonene ble innført. Vedtaket ble publisert i en rekke aviser. I tillegg var det skilt på fylkesgrensene som opplyste om at restriksjoner var innført og at opplysningene om aksellast var å finne i veglistene.

Ved stortingsvedtak av 21. desember 1994 ble det besluttet at det ikke lenger skulle innføres restriksjoner på riks- og fylkesveger i teleløsningen, mot at det ble bevilget midler over Statsbudsjettet til ekstra vedlikehold. Vedtaket ble gjort gjeldende fra våren 1995. Det kunne likevel unntaksvis innføres restriksjoner på disse vegene dersom vegens tilstand tilsier det. Kolonnen ble derfor fjernet fra veglistene.

Teleløsningsrestriksjoner på fylkes- og kommunale veger gis i flere forskjellige former med forskjellig hjemmelsgrunnlag.

Vegmyndigheten kan fatte vedtak med hjemmel i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-14 nr. 2. Ikrafttredelse og opphevelse av vedtaket kunngjøres lokalt. I disse tilfellene kommer de øvrige bestemmelsene i § 5-14 nr. 2 om tillatte aksellaster og unntaksbestemmelsene i nr. 3 til 6 til anvendelse.

Restriksjoner kan også gis med hjemmel i vegtrafikkloven § 7 annet ledd, som gir Statens vegvesen for riks- og fylkesveger og kommunen for kommunale veger hjemmel til å fatte «*midlertidig vedtak om forbud mot all trafikk eller om annen regulering av trafikk på veg dersom forhold på vegen eller i dens omgivelser, arbeid på vegen eller vegens tilstand tilsier det*». Vedtakene blir kunngjort lokalt. En ulempe med slike vedtak er at dispensasjonsbestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy § 5-14 nr. 3 til 6 ikke kommer til anvendelse. Statens vegvesen har dermed ikke adgang til å gi dispensasjoner fra teleløsningsrestriksjonene verken for spesialtransporter eller transport av lettfordervelige varer o.l.

En tredje løsning er å gi teleløsningsrestriksjoner ved skilt 320 Aksellastgrense eller 322 Boggilastgrense. Vedtaksmyndighet for disse skiltene er Statens vegvesen for både riks-, fylkes- og kommunal veg jf. skiltforskriften § 28. Skilt som begrenser tillatte vektor og dimensjoner går alltid foran tillatte vektor og dimensjoner i veglistene. Det er ikke adgang til å gi dispensasjoner fra aksel-/boggilastgrense gitt ved skilt, verken for spesialtransport eller andre særlige transportformer. Eventuelle unntak må i så fall gjøres ved underskilt.

Ofte benyttes at teleløsningsrestriksjoner gis *både* ved vedtak med hjemmel i vtrl § 7 annet ledd og å sette opp skilt 320/322.

8.2 Om forslaget

Hvilke veger som kan ha *vinteraksellast*, er regulert i veglistene. Av § 5-14 nr. 1 følger at «På frossen veg kan det tillates kjørt med høyere aksellast eller last fra akselkombinasjon. Hvilke veger dette gjelder, er angitt i veglister i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a.» Rent praktisk er dette løst ved at veglister for fylkes- og kommunale veger for normaltransport, tømmertransport og spesialtransport har en egen kolonne merket «Bk/totalvekt (tonn) vinter» som kan angi en høyere aksellast og eventuelt totalvekt enn vegen ellers er tillatt for. Bruksklasse og totalvekt som angitt i kolonnen, trer i kraft og oppheves ved lokal kunngjøring.

Vegdirektoratet anser det som hensiktsmessig å innføre en tilsvarende løsning for nedsatt aksellast i forbindelse med teleløsning o.a. som for vinteraksellast. Dette innebærer at det vil inntas en kolonne for teleløsningsrestriksjoner i veglistene for normaltransport, tømmertransport og spesialtransport for fylkes- og kommunale veger. Restriksjonene i kolonnen inntreer og oppheves ved lokal kunngjøring.

Forslaget er ikke ment å (gjen)innføre bruk av teleløsningsrestriksjoner på riksveg. Det vil derfor ikke inntas kolonne for teleløsningsrestriksjoner i veglistene for riksveg.

Det kan spørres om vegmyndighetene bør pålegges en *plikt* til å innføre teleløsningsrestriksjoner ved vedtak med hjemmel i § 5-14. Det er ønskelig at vegmyndigheter som innfører teleløsningsrestriksjoner, gjør dette ved bruk av kolonnen for dette i veglistene. Vegdirektoratet vil likevel påpeke at gjeninnføring av kolonne for teleløsningsrestriksjoner ikke avskjærer vegmyndighetene fra å innføre teleløsningsrestriksjoner på annen måte. Et slikt forbud vil i så fall kreve langt mer omfattende endringer i annet regelverk. Vegmyndighetene vil heller ikke være avskåret fra å innføre teleløsningsrestriksjoner selv om det ikke er angitt slike restriksjoner i veglistene.

§ 5-14 nr. 2 vil tilføyes et nytt tredje ledd som angir at tidspunkt for innføring og oppheving kunngjøres. Dette tilsvarer systemet for innføring og oppheving av vinteraksellast i bestemmelsens nr. 1.

8.3 Særlig om teleløsningsrestriksjoner på fylkesveg

Vegdirektoratet er usikre på om stortingsvedtaket fra 1994 innebærer at vi ikke har adgang til å innta kolonne for teleløsningsrestriksjoner i veglister for fylkesveg. Vedtaket om at det ikke er *adgang* til å innføre restriksjoner annet enn når vegens tilstand tilsier det, retter seg mot vegmyndigheten, som for fylkesveger er fylkeskommunene. Det er altså fylkeskommunene som må ta stilling til om restriksjonene de ønsker å innføre, ligger innenfor deres handlingsrom i henhold til stortingsvedtaket.

Vegdirektoratet er også usikre på hvilken rettsvirkning vedtaket fra 1995 har i dag. Våre undersøkelser viser at det i hvert fall siden 2001 ikke er blitt gitt særskilte bevilgninger til fylkeskommunene for å kompensere for økt vedlikehold som følge av at det ikke kunne innføres teleløsningsrestriksjoner. Det er imidlertid ikke klart om slike bevilgninger nå går inn i andre poster eller om de er bortfalt.

Vegdirektoratet ser det likevel som hensiktsmessig å sende på høring forslag om gjeninnføring av kolonne for teleløsningsrestriksjoner både for fylkesveger og kommunale veger. Vi vil fortsette dialog om saken med Samferdselsdepartementet i løpet av høringsperioden, for å sikre at spørsmålet er avklart før eventuelle forskriftsendringer trer i kraft.

Vegdirektoratet er usikre på i hvilken utstrekning det innføres teleløsningsrestriksjoner på fylkesveg i dag. Vi ber derfor særskilt om fylkeskommunenes tilbakemelding om de benytter muligheten for å innføre slike restriksjoner, i hvilket omfang og hva slags type vedtak som benyttes.

8.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

8.4.1 Statens vegvesen

Mulighet for teleløsningsrestriksjoner må legges inn som egenskap under bruksklasse normaltransport, bruksklasse tømmertransport og bruksklasse spesialtransport i NVDB, slik at disse dataene igjen blir synlige i veglister, VegKart og ruteplanleggeren.

Statens vegvesen må lage funksjonalitet som gjør det mulig for vegmyndighetene å sette i kraft og oppheve teleløsningsrestriksjonene, og sikrer at restriksjonene vises som gjeldende aksellast i VegKart og Ruteplanlegger i tidsrommet de gjelder.

Forslaget kan gi noe mer arbeid i forbindelse med saksbehandling av søknader om dispensasjon, da Statens vegvesen, i motsetning til restriksjoner gitt gjennom vtrl § 7 annet ledd eller skilt, vil ha hjemmel til å gi dispensasjoner og unntak gjennom forskrift om bruk av kjøretøy § 5-14 nr. 3 til 6. Omfanget antas å bli begrenset.

8.4.2 Fylkeskommuner og kommuner

Fylkeskommuner og kommuner vil stå fritt til å velge om de vil benytte seg av kolonnen for teleløsningsrestriksjoner i veglistene. For vegmyndigheter som velger å ta kolonnen i bruk, antas konsekvensene å være minimale. Restriksjonene må legges inn i det digitale veglistesystemet på lik linje med andre endringer. Dette antas å medføre minimalt merarbeid sammenlignet med å fatte vedtak med hjemmel i vtrl § 7 annet ledd.

Ved bruk av kolonnen for teleløsningsrestriksjoner i veglisten, kan vegmyndighetene spare utgifter til oppsetting av trafikkskilt.

8.4.3 Andre aktører

Vegdirektoratet kan ikke se at forslaget vil gi nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser for andre aktører. Informasjon om gjeldende teleløsningsrestriksjoner vil bli lettere tilgjengelig enn i dag, særlig dersom det etableres funksjonalitet i VegKart og ruteplanlegger som viser at teleløsningsrestriksjoner er iverksatt. Dette gir økt forutsigbarhet for transportørene, som da lettere kan planlegge sine oppdrag i tråd med gjeldende restriksjoner.

9 Forslag til forskriftstekst

Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy

Fastsatt av Vegdirektoratet dd. måned 202x med hjemmel i lov. 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13 og delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1

I

I forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy gjøres følgende endringer:

I § 5-2 gjøres følgende endringer:

Bokstav h, i og j skal lyde (endringer i **uthevet kursiv**):

h. *Veggruppe IKKE*: Veger som på grunn av kurvatur, fremkommelighet eller forhold knyttet til bruens bæreevne ikke egner seg for spesialtransport, hvor det må søkes dispensasjon i hvert enkelt tilfelle og som er angitt som veggruppe IKKE i veglister **for spesialtransport**.

i. *Veggruppe A*: Veger som er egnet for spesialtransport og som har bruer med flere kjørefelt, nyere bruer med ett kjørefelt og veger som ikke har bruer og som er angitt som veggruppe A i **veglister for spesialtransport**.

j. *Veggruppe B*: Veger som er egnet for spesialtransport og som har bruer med ett kjørefelt som ikke er i veggruppe A og som er angitt som veggruppe B i veglister **for spesialtransport**.

Ny bokstav o skal lyde:

1. *Vegliste*: Forskrift fastsatt av Vegdirektoratet som angir tillatte vekter og dimensjoner for kjøretøy og vogntog på hver enkelt riksveg, fylkesveg og kommunale veg.

2. *Vegliste for normaltransport*: vegliste som angir alminnelig tillatt aksellast, totalvekt og vogntoglengde på den enkelte vegstrekning uten dispensasjon

3. *Vegliste for tømmertransport*: vegliste som angir tillatt aksellast, totalvekt og vogntoglengde på den enkelte vegstrekning for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer

4. *Vegliste for modulvogntog*: vegliste som angir tillatt totalvekt og vogntoglengde på vegstrekninger tillatt for modulvogntog

5. *Vegliste for spesialtransport*: vegliste som angir tillatt totalvekt, aksellast, tillatt vogntoglengde og veggruppe for kjøring med motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil, og transport av udelbart gods. Slik kjøring krever dispensasjon dersom ikke annet fremkommer direkte av denne forskrift.

6. *Vegliste for 12/100 for spesialtransport*: vegliste som angir vegstrekninger hvor det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for aksellast inntil 12 tonn og totalvekt to ganger totalvekttabellen for spesialtransport inntil 100 tonn

7. *Vegliste for 12/65 for mobilkran mv.* - vegliste som angir strekninger som kan trafikkeres med mobilkran, betongpumpebil og liftbil med aksellast inntil 12 tonn og totalvekt 2 ganger totalvekttabellen for spesialtransport inntil 65 tonn med dispensasjon uten tidsbegrensning

I § 5-4 gjøres følgende endring:

§ 5-4 nr. 4 bokstav a annet punktum skal lyde (endring i **uthevet kursiv**):

For den enkelte vegstrekning er slike lengder fastsatt i veglister **for normaltransport**.

I § 5-3 gjøres følgende endringer:

Nr. 1 annet punktum skal lyde (endring i **uthevet kursiv**):

Slik dispensasjon er likevel ikke nødvendig for kjøretøy i internasjonal transport på veg angitt som Bk10 19,50-veg i veglister **for normaltransport** når direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF, 2015/719/EU og forordning (EU) 2019/1242 er oppfylt.

Nr. 2 skal lyde:

Tillatte vekter og dimensjoner på den enkelte vegstrekning er gitt i de til enhver tid gjeldende veglister.

Vegdirektoratet fastsetter forskrift om veglister for riks-, fylkes og kommunale veger.

I § 5-5 gjøres følgende endringer (endringer i **uthevet kursiv**):

Nr. 1 bokstav a skal lyde:

Transport av tømmer med motorvogn og slepvogn kan utføres med lengde inntil 22,00 meter vogntoglengde på veg som er merket 22,00 meter og med inntil 24,00 meter vogntoglengde på veger som er merket 24,00 meter i veglister for tømmertransport ~~gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.~~

Nr. 1 bokstav f pkt. 1 skal lyde:

Største tillatte totalvekt ved transport av tømmer fremgår av veglister for tømmertransport ~~gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.~~

Nr. 1 bokstav f pkt. 5 skal lyde:

Ved returtransport i henhold til bokstav e, er største tillatte totalvekt som angitt i vegliste for normaltransport ~~gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.~~

Nr. 2 bokstav a annet punktum skal lyde:

Veger som er tillatt for modulvogntog er angitt i veglister for modulvogntog ~~gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.~~

Nr. 2 bokstav g første ledd skal lyde:

Modulvogntog som beskrevet i bokstav b pkt. 1 og 2, som kan kjøres 360° mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 m, kan kjøres på veger merket tillatt for modulvogntog i veglister for tømmertransport ~~gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.~~

Nr. 4 bokstav a skal lyde:

På veger som i veglister **for normaltransport** har tillatt vogntoglengde 19,50 m, tillates overskridelse av tillatt vogntoglengde for semitrailervogntog som gitt i § 5-4 bokstav a tabell 4 og avstand fra senter king-pin til semitrailerens bakre begrensning som angitt i § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. overskredet med inntil 15 cm, som ledd i en intermodal transport.

Nr. 7 bokstav a skal lyde:

På veger som inngår i veglister for modulvogntog og veger merket tillatt for modulvogntog i veglister for tømmertransport ~~gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a,~~ tillates også vogntog bestående av lastebil N2 og N3 med slepvogn O3 og O4 med lengde inntil 24,00 m.

I § 5-6 gjøres følgende endringer (endringer i **uthevet kursiv**):

Nr. 1 innledende tekst skal lyde:

På veger med største tillatte vogntoglengde 19,50 meter som ikke er i veggruppe IKKE i veglister **for spesialtransport** tillates transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy uten dispensasjon med dimensjoner som angitt i tabellen.

Nr. 3 første punktum skal lyde:

Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister **for normaltransport**. Det samme gjelder lengde og bredde uten gods.

I § 5-7 gjøres følgende endringer (endringer i **uthevet kursiv**):

Innledende tekst skal lyde:

Når aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister **for normaltransport**, kan følgende kjøretøy brukes med slik lengde og bredde som fastsatt i tabellene i denne paragraf, på veger som ikke er i veggruppe IKKE:

Nr. 1 annet punktum skal lyde (endring i **uthevet kursiv**):

Det er ikke tillatt at motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil benyttes til transport av gods på offentlig veg dersom lengde, bredde, aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister **for normaltransport**.

I § 5-8 gjøres følgende endringer:

Nr. 1 første ledd første punktum skal lyde:

Dispensasjon uten tidsbegrensning for kjøring på veggruppe A og B kan gis til motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som er beregnet for større aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt, lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister **for normaltransport**.

Nr. 2 bokstav a skal lyde:

Vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods som er konstruert for større aksellaster, last fra akselkombinasjoner, totalvekt, lengde eller bredde enn tillatt etter § 5-4 og **veglister for normaltransport**.

Nr. 2 bokstav d første punktum skal lyde:

Dersom største tillatte aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt overstiger det som angitt i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister **for normaltransport**, tillates kun transport av ett udelbart kulli.

Nr. 4 bokstav b første punktum skal lyde:

2 og 3 akslede mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler med inntil 12 tonn aksellast på veger i Bk10–50 i veggruppe A i veglister **for spesialtransport**.

Nr. 4 bokstav c skal lyde:

For mobilkran, betongpumpebil og liftbil med inntil 12 tonn aksellast og 65 tonn totalvekt på veger gitt i veglister **for 12/65 for mobilkran mv.**, blir tillatt totalvekt beregnet etter § 5-8 nr. 3 bokstav b med forholdstall 2,0.

I § 5-9 gjøres følgende endringer (endringer i **uthevet kursiv**):

Nr. 2 bokstav a pkt. 3 første punktum skal lyde:

For vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 2 gjelder bestemmelsene om transport av flere udelbare lastenheter i § 5-7 tilsvarende så fremt tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner og totalvekt etter § 5-4 og veglister **for normaltransport** ikke overskrides.

Nr. 2 bokstav a pkt. 4 første punktum skal lyde:

For kjøretøy og vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 3 gjelder bestemmelsene om transport av flere udelbare lastenheter og samlasting i § 5-7 tilsvarende, så fremt tillatte aksellaster, last fra akselkombinasjoner og totalvekt etter § 5-4 og **veglister for normaltransport** ikke overskrides.

Nr. 2 bokstav b pkt. 1 skal lyde:

Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil for overskridelse av vektorer som gitt i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister **for normaltransport** for veger i veggruppe IKKE, likevel ikke for slike vektorer som utløser krav om følge over den enkelte bru.

Nr. 2 bokstav b pkt. 2 skal lyde:

Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til vogntog som omtalt i § 5-8 nr. 2 for overstigelse av vektene som gitt i § 5-8 for veger i veggruppe A og B og § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister **for normaltransport** for veger i veggruppe IKKE.

Nr. 6 bokstav b pkt. 1 annet ledd skal lyde:

Det gjøres unntak fra dispensasjonsforbudet i § 5-9 nr. 2 på veger gitt i veglister **for 12/100 for spesialtransport** hvor det kan innvilges dispensasjon for 2,0 ganger totalvekttabellen inntil 100 tonn totalvekt.

I § 5-10 gjøres følgende endringer (endringer i **uthevet kursiv**):

Nr. 1 bokstav a pkt. d første punktum skal lyde:

Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister **for normaltransport**.

Nr. 4 bokstav d første punktum skal lyde:

Aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og bredde må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og **veglister for normaltransport**.

Nr. 6 første punktum skal lyde:

Dispensasjonsmyndighet som nevnt i § 5-15 kan gi dispensasjon med tidsbegrensning til tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap, for bruk med større vektorer eller dimensjoner enn det som følger av § 5-4 og veglister **for normaltransport**.

Nr. 7 tredje punktum skal lyde:

Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister **for normaltransport**.

Nr. 8 bokstav a skal lyde:

Ved anleggs- og vedlikeholdsdrift på og ved offentlig veg, kan det på anleggsparsell gis dispensasjon med tidsbegrensning ved transport av delbart gods for større vektorer og dimensjoner enn tillatt i henhold til § 5-4 og veglister **for normaltransport**.

I § 5-11 gjøres følgende endringer (endringer i **uthevet kursiv**):

Nr. 1 innledende tekst skal lyde:

Når lengden er mer enn 2,00 meter over det som er tillatt etter § 5-4 eller veglister **for normaltransport** eller bredden over 2,60 meter, gjelder følgende krav:

Nr. 2 bokstav a skal lyde:

lengde mer enn 6,00 mer enn tillatt etter § 5-4 eller veglister **for normaltransport**, og alltid når lengden er over 23,50 meter

I § 5-12 gjøres følgende endring (endring i **uthevet kursiv**):

Innledende tekst første punktum skal lyde:

Når aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister **for normaltransport**, tillates transporter som krever ledsagelse etter § 5-11 nr. 2 og 3 kjørt i kolonne.

I § 5-14 gjøres følgende endringer:

Nr. 1 første ledd annet punktum skal lyde (endring i **uthevet kursiv**):

På frossen veg kan det tillates kjørt med høyere aksellast eller last fra akselkombinasjon. Hvilke veger dette gjelder, er angitt i veglister **for normaltransport**.

Nr. 2 nytt tredje ledd skal lyde:

Tidspunkt for innføring og oppheving av begrensninger kunngjøres.

II

Denne forskrift trer i kraft 1. november 2023.

10. Høringsfrist

Frist for innspill er **1. september 2023**. Innspill mottatt innen denne fristen kan ikke påregnes behandlet.