



Statens vegvesen

Høringsoppsummering

Forskrift om bruk av kjøretøy revidert kapittel 5
med vedlegg og § 6-2

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
Revidert utgave 8. august 2014

Vegdirektoratet gjør oppmerksom på at denne utgaven av høringsoppsummeringen er på enkelte punkter i forhold til versjonen Vegdirektoratet sendte til Samferdselsdepartementet i mars 2014. Dette gjelder følgende punkter:

- Transport av to husmoduler, to båter og kjøretøy uten dispensasjon (§ 5-6), Del III punkt 7.2 og 7.7, samt i forskriftsteksten i del V punkt 2.
- Transport av to husmoduler, to båter og kjøretøy samt av én husmodul med dispensasjon med tidsbegrensning (§ 5-10), del III punkt 11.1 og 11.7 samt i forskriftsteksten i del V punkt 2.
- Innføring av sporingskrav for spesialtransporter (omtalt under § 5-7, men del av § 5-11), del III punkt 8.4

I tillegg er det gjort noen mindre språklige justeringer og rettet en del trykkfeil både i høringsnotatet og i forskriftsteksten.

For enkelhets skyld er oppsummering av ny høring om transport av ett udelbart kolli, flere udelbare kolli og samlasting av udelbart gods (ny §§ 5-7 til 5-9) inntatt i dette dokumentet på side 172 til 207.

Endelig forskriftstekst basert etter begge høringsoppsummeringene er gjengitt til sist i dokumentet, fra side 208.

Innhold

Del I INNLEDNING	8
1. Bakgrunn.....	8
2. Forslaget.....	8
3. Fremstillingen videre	10
Del II HØRINGSSVARENE	11
1. Oversikt.....	11
1.1 Ingen kommentarer	11
1.2 Kommentarer fra eksterne instanser	11
1.3 Kommentarer fra instanser i Statens vegvesen	11
2. Kommentarer som gis begrenset behandling i oppsummeringen	11
2.1 Kommentarer vedrørende Vegdirektoratets behandling av tidligere innspill til revisjonen... 11	
2.2 Forslag til ytterligere endringer	12
2.3 Spørsmål vedrørende gjeldende og videreført regelverk	12
2.4 Kommentarer vedrørende forskriftsfesting av regelverk for kjøring med mobilkran, betongpumpebil og liftbil samt forskriftsfesting av 100-tonnsvegnettet	12
2.5 Kommentarer vedrørende samlastning og vilkår for bruk av vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner – forslaget § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 1 til 5, nr. 3 bokstav b pkt. 1 til 4 og § 5-8 nr. 2 bokstav b.....	14
3. Kommentarer som ikke behandles i denne oppsummeringen.....	14
3.1 Kommentarer vedrørende feil i forslag til forskriftstekst	14
3.2 Kommentarer vedrørende bruk av løftbare aksler på motorvogn og semitrailer – forslaget § 5-4 nr. 1 bokstav c og nr. 4 bokstav b pkt. 2 fjerde ledd.....	15
3.3 Kommentarer vedrørende § 5-4 nr. 1 til 3 om antall bruksklasser	15
3.4 Kommentarer vedrørende forslaget bestemmelser om transport av tømmer	16
3.5 Kommentarer vedrørende utvidelse eller avslutning av prøveordningen med modulvogntog 16	
3.6 Kommentarer om økning av tillatt totalvekt for vogntog til 60 tonn på alle strekninger som er dimensjonert for slik totalvekt	17
3.7 Kommentarer vedrørende økt tillatt lengde for transport av kylling/fjørfe til 22,00 meter	17
3.8 Kommentarer vedrørende § 3-4.....	17
3.9 Kommentarer vedrørende krav til fører av ledsagerkjøretøy.....	18
3.11 Kommentarer vedrørende endringer i forskrift om gebyr for overlastning og om indeksjustering av satser for overlastgebyr.....	18
Del III NÆRMERE OM DE ENKELTE KOMMENTARENE	19
1. Endringer i paragrafnummerering og bestemmelsenes rekkefølge.....	19
2. Generelle kommentarer	19
2.1 Samling og forenkling av regelverket.....	19
2.2 Harmonisering av regelverk	20
3. § 5-2 Definisjoner	20
3.1 Definisjonsbestemmelsens plassering.....	21
3.2 § 5-2 bokstav b Definisjon av modulvogntog.....	21

3.3 § 5-2 bokstav c – definisjon av «udelbart gods» (forslagets bokstav b).....	21
3.4 § 5-2 bokstav d definisjon av «husmodul» (forslagets bokstav l)	22
3.5 § 5-2 bokstav h – definisjon av veggruppe IKKE (forslagets § 5-2 bokstav i).....	23
3.6 Andre definisjoner	24
3.7 Forskriftstekst	26
4. § 5-3 Bruk av offentlig veg, dispensasjoner.....	26
4.1 § 5-3 nr. 2 Veglistene.....	27
4.2 § 5-3 nr. 3 bokstav a	27
4.3 § 5-3 nr. 3 bokstav b	28
4.4 § 5-3 nr. 4.....	28
4.5 Forskriftstekst	29
5. § 5-4 Nærmere bestemmelser om største tillatte vektor og dimensjoner for offentlig veg.....	29
5.1 § 5-4 nr. 1 Tillatt aksellast, boggilast og trippelboggilast for offentlig veg	30
5.2 § 5-4 nr. 2 Største tillatte totalvekt for kjøretøy	31
5.3 § 5-4 nr. 3 Største tillatte totalvekt for vogntog.....	31
5.4 Minsteavstand.....	32
5.5 § 5-4 nr. 4 Tillatt kjøretøy- og vogntoglengde for offentlig veg	35
5.6 § 5-4 nr. 5 Tillatt kjøretøybredde for offentlig veg.....	36
5.7 Forskriftstekst	36
6. § 5-5 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg (forslagets § 5-5 nr. 1 til 4 og 8)	42
6.1 Bestemmelsens innhold og struktur.....	42
6.2 § 5-5 nr. 1 Særlige bestemmelser om transport av tømmer	43
6.3 § 5-5 nr. 2 Særlige bestemmelser om modulvogntog	44
6.4 § 5-5 nr. 3 Særlige bestemmelser om tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy og vogntog som er omfattet av nr. 1 og 2.....	46
6.5 § 5-5 nr. 4 – Transport av 45-fots container (forslagets § 5-5 nr. 8).....	47
6.6 § 5-5 nr. 5 Utstikkende utstyr på buss (forslagets § 5-5 nr. 3).....	48
6.7 § 5-5 nr. 6 Brede landbruksmaskiner (forslagets § 5-5 nr. 4).....	48
6.8 Forskriftstekst	49
7. § 5-6 – transport av 2 husmoduler, 2 båter og biler (forslagets § 5-5 nr. 5 til 7).....	52
7.1 Ny § 5-6 – innhold og struktur	52
7.2 Fjerning av krav om dispensasjon og valg av veger dette skal gjelde for (19,50-veger eller «ikke IKKE»-veger)	52
7.3 Endringer i største tillatte dimensjoner.....	53
7.4 Særlig om sporingskravet	55
7.5 Andre kommentarer vedrørende transport av husmoduler og båter	56
7.6 Transport av «motorvogner M1 og N1».....	56
7.7 Bestemmelsens ordlyd og utforming	58
7.8 EØS-rettslige problemstillinger	60

8. § 5-7 Kjøring med større lengde eller bredde uten dispensasjon for motorredskap og for transport av udelbart gods (forslagets § 5-6).....	60
8.1 § 5-7 nr. 1 Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil (forslagets § 5-6 nr. 1)	60
8.2 § 5-7 nr. 2 bokstav a Vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods (forslagets § 5-6 nr. 2).....	61
8.3 § 5-7 nr. 2 bokstav b nr. pkt. 1 til 5 – transport av mer enn ett udelbart kolli (forslagets § 5-6 nr. 2 bokstav b)	66
8.4 Spøringskrav (forslagets § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 8).....	68
8.5 § 5-7 nr. 2 bokstav b – andre kommentarer (forslagets § 5-6 nr. 2 bokstav b).....	73
8.6 § 5-7 nr. 3 Vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner (forslagets § 5-6 nr. 3)	73
8.7 Forskriftstekst	76
9. § 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning	78
9.1 § 5-8 nr. 1 Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil	78
9.2 § 5-8 nr. 2 Vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods.....	79
9.3 § 5-8 nr. 3 Tillatt aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ved dispensasjon uten tidsbegrensning	81
9.4 Forskriftstekst	84
10. § 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning	87
10.1 § 5-9 nr. 1 Krav ved dispensasjoner med tidsbegrensning – særlig om følge av Statens vegvesen og politiet	88
10.2 Veggruppe IKKE.....	88
10.3 Forslag om forskriftsfesting av 72-tonns og 100-tonnsvegnettet	89
10.4 Forskriftstekst	90
11. § 5-10 Dispensasjon med tidsbegrensning for særlige transportert (forslagets § 5-9 nr. 7).....	91
11. § 5-10 Dispensasjon med tidsbegrensning for særlige transportert (forslagets § 5-9 nr. 7).....	91
11.1 § 5-10 nr. 1 til 3 – dispensasjon med tidsbegrensning for transport av husmoduler, båter og kjøretøy (forslagets § 5-9 nr. 7 bokstav a til c/a til f)	92
11.2 § 5-10 nr. 4 – transport av tømmer i hele stammer (forslagets § 5-9 nr. 7 bokstav d).....	97
11.3 § 5-10 nr. 5 – særlige bestemmelser om transport av brede landbruksredskaper (forslagets § 5-9 nr. 7 bokstav e)	98
11.4 § 5-10 nr. 6 – særlige bestemmelser om tilhengerredskaper (forslagets § 5-9 nr. 7 bokstav f)	99
11.5 Dispensasjon med tidsbegrensning for transport av stolper til e-verk	100
11.6 Forskriftstekst	100
12. § 5-11 Ytterligere krav ved kjøring i henhold til §§ 5-6 til 5-10 (forslagets § 5-10).....	102
12.1 Bestemmelsens overskrift– kjøretøy og transportert som er omfattet av bestemmelsen	103
12.2 § 5-11 nr. 1 Krav når lengden er mer enn 2,00 m mer enn det som er tillatt for vegen og/eller bredden over 2,60 m (forslagets § 5-10 nr. 1)	103
12.3 § 5-11 nr. 2 og 3 Angivelse av innslagspunkt for ledsagelse (forslagets § 5-10 nr. 2 innledende tekst).....	107
12.4 § 5-11 nr. 4 Krav ved gjennomføring av ledsagelse (forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav a til i)	109

12.5 Forskriftstekst	115
13. § 5-12 Kolonnekjøring (forslagets § 5-11).....	116
13.1 Bestemmelsens utforming	116
13.2 Politiledsagelse, antall kjøretøy i kolonnen og krav om skriftlige unntak.....	116
13.3 Kolonnekjøring med husmoduler	118
13.4 Krav om kjøring mellom 22.00 og 06.00.....	118
13.5 Skilt «kolonne».....	119
13.6 Ny forskriftstekst for § 5-12 Kolonnekjøring	119
14. § 5-13 Bruk av bergingsbil.....	120
14.1 § 5-13 nr. 1.....	120
14.2 § 5-13 nr. 2 og 3 – berging av vogntog, semitrailervogntog og leddbuss.....	120
14.3 Forskriftstekst	121
15. Forslagets § 5-12 Tom bestemmelse.....	122
16. § 5-14 Vinteraksellast, teleløsning m.m. (forslagets § 5-7)	122
16.1 Bestemmelsens plassering	122
16.2 § 5-14 nr. 1 Vinteraksellast (forslagets § 5-7 nr. 1).....	122
16.3 § 5-14 nr. 2 til 6 – nedsatt aksellast grunnet teleløsning og annet – nærmere om systematikken i regelverket	123
16.4 Instansenes kommentarer og Vegdirektoratets vurderinger	128
16.5 Forskriftstekst	133
17. §§ 5-15 og 6-2 nytt annet ledd – dispensasjonsmyndighet og unntak (forslagets §§ 5-14 og 6-2 nytt annet ledd).....	134
17.1 Elektroniske dispensasjoner.....	134
17.2 Fordeling av dispensasjonsmyndighet mellom Regionvegkontorene, Region øst og Vegdirektoratet	135
17.3 §§ 5-15 nr. 4 og 6-2 annet ledd (forslagets §§ 5-14 nr. 4 og 6-2).....	137
17.4 Forskriftstekst	140
18. Kontroll og sanksjoner	140
18.1 Tilbaketrekning av dispensasjon.....	141
18.2 Konsekvenser ved misbruk av og brudd på vilkår i dispensasjon, samt unnlattelse av å søke dispensasjon.....	141
18.3 Andre kommentarer vedrørende kontroll og sanksjoner	143
19. Andre kommentarer	143
19.1 Trekking av flere tilhengere.....	143
19.2 Dispensasjoner til forsvaret	143
19.3 Forskriftsfesting av rundskriv NA 92/33.....	143
20. Økonomiske og administrative konsekvenser.....	144
Del IV KONKLUSJONER OG FORSKRIFTSTEKST.....	145
1. Konklusjoner.....	145
2. Forskriftstekst.....	147

HØRINGSOPPSUMMERING NY HØRING OM FORSKRIFT OM BRUK AV KJØRETØY REVIDERT KAPITTEL 5 §§ 5-7 TIL 5-9	172
ENDELIG FORSKRIFTSTEKST.....	208
§ 5-1 Begrensninger gitt ved registrering m.m.	208
§ 5-2 Definisjoner	208
§ 5-3 Bruk av offentlig veg, dispensasjoner	209
§ 5-4 Nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg.....	210
§ 5-5 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg	216
§ 5-6 Særlige bestemmelser om transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy uten dispensasjon	219
§ 5-7 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon	219
§ 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning	222
§ 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning.....	225
§ 5-10 Dispensasjon med tidsbegrensning til særlige transportere	227
§ 5-11 Ytterligere krav ved kjøring i henhold til §§ 5-6 til 5-10.....	229
§ 5-12 Kolonnekjøring	230
5-13 Bruk av bergingsbil.....	231
§ 5-14 Vinteraksellast, teleløsning m.m.	232
§ 5-15 Dispensasjonsmyndighet.....	233
§ 6-2 Unntak	233

Del I INNLEDNING

1. Bakgrunn

I 2008 fikk Vegdirektoratet ved daværende seksjon for transporttilsyn i oppdrag å revidere forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg. Revisjonen skulle innebære en totalvurdering både av struktur og innhold i regelverket. En sentral målsetting var at regelverket skulle gjøres enklere og mer tilgjengelig for brukerne.

I årenes løp hadde det samlet seg opp en rekke problemstillinger og blitt meldt inn ønsker om endringer fra bransjen. Våren 2009 ble sentrale aktører i bransjen også invitert til å komme med innspill til endringer i regelverket. Vegdirektoratet mottok en rekke svar på denne invitasjonen. Disse ble sammen med tidligere innspill vurdert i arbeidet med utforming av forslag til forskriftstekst og tilhørende høringsnotat. Konsekvensen av denne tilnærmingen var at arbeidet med høringsnotat og forskriftstekst tok lang tid, og at det endelige høringsnotatet ble svært omfattende.

Vegdirektoratet ved seksjon for trafikantadferd sendte 16. juli 2012 forslag på høring om revisjon av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg, §§ 3-4 og 6-2, samt endringer i forskrift om gebyr for overlasting § 1. Høringsfristen ble først satt til 16. november 2012, og deretter forlenget til 21. desember 2012. Eget brev med korrigeringer i forslag til forskriftstekst samt begrunnelse for disse ble sendt 9. november 2012.

2. Forslaget

Regelverket om tillatte vektorer og dimensjoner for offentlig veg fremgår i dag av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5, forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vektorer og dimensjoner for offentlig veg (Vedlegg 1 til forskrift om bruk av kjøretøy) og forskrift om nærmere vilkår for dispensasjon og om tillatt lengde og bredde uten dispensasjon (Vedlegg 2 til forskrift om bruk av kjøretøy), samt flere rundskriv, notater og generelle dispensasjoner. I forslaget som ble sendt på høring ble gjeldende kapittel 5 foreslått erstattet av et nytt, revidert kapittel 5, som også vil inneholde de materielle bestemmelsene som i dag er plassert i Vedlegg 1 og 2 samt en forskriftsfesting av praksis slik denne fremgår av rundskriv mv. I tillegg ble det foreslått endringer i forskrift om bruk av kjøretøy §§ 3-4 og 6-2, og forskrift om gebyr for overlasting § 1.

Forslaget omfattet blant annet:

- Tilføyelse av en definisjonsbestemmelse som angir definisjoner av en del begreper som benyttes i kapittel 5
- Overflytting av de materielle bestemmelsene i dagens Vedlegg 1 punkt 1 til 5, 7 og 9 og Vedlegg 2 punkt 1 til 3 til forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5
- Forskriftsfesting av regler for bruk av løftbare aksler i tråd med direktiv 97/27/EF med endringer
- Transport av tømmer
 - Økt tillatt total lengde for tømmervogntog fra 22,00 til 24,00 meter
 - Økt tillatt totalvekt for slepvogn som inngår i tømmervogntog med lengde over 21,50 meter fra 30 til 32 tonn. Største tillatte totalvekt for *vogntoget* foreslås ikke endret.
 - Endrede sporingskrav for tømmervogntog med lengde over 19,50 meter
- Transport av husmoduler, båter og biler

- Fjerning av krav om dispensasjon for kjøring på veggruppe A og B, alternativt på veger med største tillatte vogntoglengde 19,50 meter
- Økt tillatt total lengde fra 20,00 til 22,00 meter, fra 19,50 til 20,00 meter for transport av biler med semitrailervogntog for kjøring uten dispensasjon på veggruppe A og B, alternativt på veger med største tillatte vogntoglengde 19,50 meter.
- Forskriftsfesting av gjeldende generelle dispensasjon for transport av 45-fots containere
- Endret største tillatte lengde for transport av udelbart gods med vogntog særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods, fra 20,00 til 22,00 meter uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning
- Forskriftsfesting av mobilkranvegnettet og regulerende bestemmelser for bruk på dette vegnettet
 - Dagens mobilkranvegnett forskriftsfestes som 12-tonnsvegnettet, hvor mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan kjøre med dispensasjon uten tidsbegrensning med aksellast 12/24/28 tonn på henholdsvis enkelt, boggi- og trippelboggiaksel, og totalvekt inntil 65 tonn
 - Det etableres et 72-tonnsvegnett hvor det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til mobilkran, betongpumpebil og liftbil for aksellaster inntil 12/24/30 tonn på henholdsvis enkelt, boggi- og trippelboggiaksel og totalvekt inntil 72 tonn
- Forskriftsfesting av 100-tonnsvegnettet og regulerende bestemmelser om bruk på dette vegnettet
- Tilføyelse av krav om hva slags utstyr ledsager av lange og/eller brede transportere skal stille med
- Endrede grenser for når det inntrekr krav til ledsagelse på grunn av transportens lengde
 - Transporten skal alltid ha ledsagelse når lengden overskrider 23,50 meter
 - Transporten skal alltid ha ledsagelse når godset stikker ut mer enn 6,00 meter bak kjøretøyet/vogntoget
- Endringer i unntaksbestemmelsene
 - Region østs særlige myndighet til å gjøre unntak i enkelttilfelle flyttes til kapittel 5
 - § 6-2 splittes i to ledd. Nytt annet ledd vil spesifikt omhandle Vegdirektoratets myndighet til å gjøre generelle unntak fra kapittel 5
 - Tilføyelse av vilkår for når det kan gjøres unntak fra kapittel 5, både i enkelttilfelle av Region øst og generelle unntak av Vegdirektoratet, slik at dispensasjon bare kan gis når *særlig tungtveiende hensyn tilsier dette*, og dispensasjonen ikke er i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser.
- Endringer i § 3-4 *Utstikkende gods, merking m.m*
 - Krav om dispensasjon for gods som stikker ut i bredderetningen inntrekr først år godset stikker ut minst 15 cm på en eller begge sidene av kjøretøyet, så lenge den totale bredden ikke overstiger 2,55 meter
 - Ved transport av båt tillates det at båten stikker ut på sidene av tilhengeren, så lenge den totale bredden ikke overstiger 2,55 meter
 - Som alternativ til krav om ledsagelse når godset stikker ut mer enn 6 m bak kjøretøyet foreslås det å gi generelle bestemmelser om utstikkende gods bak kjøretøyet
 - Tilføyelse av adgang til å benytte digitale skilt ved merking avlang/bred/tung transport
- Endringer i forskrift om gebyr for overlasting som følge av endret struktur i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg

- Indeksjustering av satser i forskrift om gebyrsatser for overlasting med kjøretøy på offentlig veg

Enkelte av disse punktene har blitt eller vil bli behandlet utenfor oppsummeringen av høring om revisjon av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5. Hvilke punkter dette gjelder og årsaken til dette vil redegjøres for i del II pkt. 3.

3. Fremstillingen videre

Del II inneholder en oversikt over mottatte høringssvar, en kort redegjørelse for kommentarer som ikke vil bli behandlet i denne høringen og for kommentarer som kun vil gis begrenset omtale.

Del III tar for seg de enkelte kommentarene. Høringen tar for seg hele kapittel 5 i forskrift om bruk av kjøretøy samt dennes § § 3-4 og 6-2. Høringssvarene berører nær sagt alle bestemmelsene i forslaget. Svarene vil derfor sorteres etter hvilken bestemmelse de berører fremfor å sorteres på instans. Svarene vil redegjøres for i detalj i det følgende.

Forslag til bestemmelser som vi ikke har mottatt kommentarer på vil av hensyn til fremstillingen bare gis omtale der det er nødvendig. Enkelte punkter som ikke er omtalt i høringssvarene vil likevel gis omtale i denne oppsummeringen fordi vi anser at det er behov for mindre justeringer som ikke er av en slik art at de krever ny høring. I tillegg vil vi kommentere enkelte feil i forslag til forskriftstekst som ikke ble korrigert i brev datert 9. november 2012.

Ordlyden i hver paragraf slik den vil lyde etter vurdering av innspillene gjengis både under omtalen av den enkelte paragraf og i del IV.

Del IV inneholder avsluttende konklusjoner og endelig forskriftstekst.

Del II HØRINGSSVARENE

1. Oversikt

Fra ca. 225 høringsinstanser har Vegdirektoratet mottatt 57 svar.

1.1 Ingen kommentarer

Følgende instanser har ingen kommentarer til høringen:

Barne-, likestillings og inkluderingsdepartementet, NAV, Brønnøysundregistrene, Statens innkrevingsentral, Arbeidsdepartementet, Statens jernbanetilsyn, Kystverket, Justis- og beredskapsdepartementet, NRK, Kongelig Norsk Automobilforbund, Fornyings- og administrasjonsdepartementet, Autoriserte trafikkskolers landsforbund, Politidirektoratet, Oslo kommune, Helsedirektoratet, Datatilsynet, Folkehelseinstituttet, Finansnærings Fellesorganisasjon.

1.2 Kommentarer fra eksterne instanser

Følgende 33 eksterne instanser har kommentarer til høringen:

Norsk Transportarbeiderforbund (NTF), NHO Logistikk og Transport (NHO LT), Yrkestrafikkforbundet (YTF), Forsvaret Hæren, Landsforeningen i Norge (LO), Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Hans Ivar Slåttøy, Hedmark fylkeskommune, Personskadeforbundet LTN, Oslo politidistrikt, Bilimportørenes Landsforening (BIL), Møre og Romsdal fylkeskommune, Norsk Industri v/ Påbyggergruppen, Håkons Følgebil Assistanse, NHO Transport, Norsk Industri, CargoNet AS, Norske Skog, Treindustrien, Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), Klima- og forurensningsdirektoratet (KLIF), NORSKOG, Moelven, Norsk Landbrukssamvirke, Følgebil.no, Kranutleiernes Landsforbund, Landbruks- og matdepartementet (LMD).

1.3 Kommentarer fra instanser i Statens vegvesen

Følgende 7 interne instanser i Statens vegvesen har avgitt kommentarer til høringen:

Vegdirektoratet ved Bruseksjonen og ved seksjon for Vegteknologi, Region øst, Region nord, Region sør, Region vest og Region midt.

2. Kommentarer som gis begrenset behandling i oppsummeringen

2.1 Kommentarer vedrørende Vegdirektoratets behandling av tidligere innspill til revisjonen

I brev datert 30. april 2009 ble en rekke aktører i bransjen invitert til å komme med innspill til endringer i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg. Vegdirektoratet mottok uttalelser fra følgende ti eksterne instanser: *Norges Caravanbransjeforbund, Norges Lastebileierforbund, Bilimportørenes Landsforening, Norges Skogeierforening, Transportbedriftenes Landsforening (nå NHO Transport), Maskinentreprenørenes Forbund, Norsk Landbrukssamvirke, NHO Mat og Bio, Bransjeutvalget for Bilbergere og Norsk Industri.*

Innspill med forslag til endringer ble vurdert i arbeidet med høringsnotatet. Enkelte innspill resulterte i forslag til endringer. En del andre innspill ble ikke tatt til etterretning. En del av

disse er likevel omtalt i høringsnotatet, hvor det gis en begrunnelse for hvorfor Vegdirektoratet har valgt å *ikke* å ta med de foreslåtte endringene i revisjonen.

Flere av høringsuttalelsene inneholder kommentarer som berører disse vurderingene, særlig der instansene gir uttrykk for å være uenige i Vegdirektoratets vurdering av deres innspill. Vegdirektoratet vil ikke foreta en fornyet vurdering av på disse punktene i oppsummeringen av høringen om revisjonen av kapittel 5. Kommentarer som berører innspill som er vurdert i høringsnotatet vil derfor gis en svært begrenset omtale i denne oppsummeringen.

2.2 Forslag til ytterligere endringer

De mottatte høringsvarene inneholder mange kommentarer som foreslår ytterligere endringer i revidert kapittel 5. Det dreier seg både om ønsker om endringer i bestemmelser som foreslås direkte videreført fra dagens kapittel 5 med vedlegg, og ønsker om at bestemmelser som er foreslått endres, skal endres ytterligere. Slike innspill vil måtte vurderes opp mot hvilke muligheter Vegdirektoratet har til å vedta de endringene instansene foreslår uten å først sende dette på høring. En del av innspillene er av slik karakter at de ikke kan vedtas uten en ny høring. Vegdirektoratet ønsker ikke en ny runde med høring før revidert kapittel 5 trer i kraft. Kommentarer som ytrer ønske om endringer som vil kreve en ny høring vil derfor kun gis en kort omtale i denne oppsummeringen. Vegdirektoratet vil så vurdere om vi *etter* vedtakelse av revidert kapittel 5 skal foreslå ytterligere endringer i tråd med instansenes ønsker.

2.3 Spørsmål vedrørende gjeldende og videreført regelverk

I høringsvarene stilles også en del spørsmål om forståelsen av bestemmelser som er mer eller mindre rene videreføringer av gjeldende regelverk. Disse vil så langt som mulig besvares fortløpende, men enkelte kompliserte problemstillinger vil av hensyn til oppsummeringens omfang behandles separat.

2.4 Kommentarer vedrørende forskriftsfesting av regelverk for kjøring med mobilkran, betongpumpebil og liftbil samt forskriftsfesting av 100-tonnsvegnettet

2.4.1 Mobilkran, betongpumpebil og liftbil

Forslag til revidert kapittel 5 inneholdt omfattende endringer hva angikk bruken av mobilkran, betongpumpebil og liftbil.

Forslaget innebar

- å forskriftsfeste adgangen til å gi dispensasjon uten tidsbegrensning til mobilkran, betongpumpebil og liftbil på «12-tonnsvegnettet», noenlunde tilsvarende dagens praksis med årsdispensasjoner for bruk på «mobilkranvegnettet»,
- å forskriftsfeste adgangen til å gi dispensasjon med tidsbegrensning til mobilkran, betongpumpebil og liftbil for totalvekt inntil 72 tonn på et særlig vegnett kalt «72-tonnsvegnettet», og
- å forskriftsfeste at mobilkran, betongpumpebil og liftbil har de samme rettigheter som motorredskaper med hensyn til kjøring uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning

De to første punktene, forskriftsfesting av adgangen til å gi dispensasjon uten tidsbegrensning på 12-tonnsvegnettet og dispensasjon med tidsbegrensning på 72-tonnsvegnettet, forutsetter at det foreligger veglister som viser hvilke strekninger som inngår i disse veggnettene. Å

utarbeide disse listene krever at de aktuelle strekningene gjennomgås for å sikre at brumateriellet har tilstrekkelig bæreevne. Dette arbeidet har blitt kraftig forskjøvet blant annet som følge av økningen av tillatt totalvekt for transport av tømmer. I skrivende stund foreligger derfor ikke de nødvendige veglistene. Vegdirektoratet anser derfor at vi ikke kan vedta bestemmelsene som innfører adgang til å gi dispensasjon for bruk på 12-tonns- og 72-tonnsvegnettene, da dette i praksis ville fjerne muligheten til å forflytte mobilkraner, betongpumpebiler og liftbiler med aksellaster over 10 tonn. Det gjenstår også en del avklaringer knyttet til selve utformingen av veglistene.

For å unngå at revidert kapittel 5 ikke kan vedtas før det foreligger veglister Vegdirektoratet har derfor besluttet å ikke vedta bestemmelsene om 12-tonns- og 72-tonnsvegnettene og adgangen til å gi dispensasjon uten og med tidsbegrensning på disse vegnettene. De foreslåtte bestemmelsene og instansenes kommentarer til dette vil behandles i en egen høringsoppsummering hvor vi også vil redegjøre nærmere for den endelige utformingen av veglistene. Kommentarer vedrørende disse delene av forslaget blir følgelig ikke behandlet i nærværende høringsoppsummering.

Det siste punktet, å forskriftsfeste dagens praksis for at mobilkran, betongpumpebil og liftbil kan benyttes uten dispensasjon og få dispensasjon uten tidsbegrensning på de samme vilkårene som motorredskap, er ikke avhengig av utarbeidelsen av nye veglister. Slik bruk er knyttet til om vegen er angitt i veggruppe A eller B i riksveglisten for spesialtransport og i veglister for fylkes- og kommunale veger. Vegdirektoratet ser derfor ingen grunn til at denne delen av forslaget ikke kan behandles i nærværende høringsoppsummering. Eventuelle kommentarer vedrørende denne delen av forslaget blir behandlet under omtalen av de respektive bestemmelsene.

Inntil bestemmelsene om dispensasjon uten og med tidsbegrensning for mobilkran, betongpumpebil og liftbil trer i kraft, vil dagens praksis med utstedelse av dispensasjoner på årsbasis for bruk med aksellaster inntil 12 tonn og totalvekt inntil 65 tonn på veger som fremgår av gjeldende mobilkranvegliste, fortsette uendret.

2.4.2 Kommentarer vedrørende forskriftsfesting av 100-tonnsvegnettet

Forslag til revidert kapittel 5 inneholdt også forslag om å forskriftsfeste dagens praksis med å gi dispensasjon med tidsbegrensning for totalvekt inntil 100 tonn på «100-tonnsvegnettet». I likhet med vegnettene for mobilkran må det utarbeides veglister som viser hvilke strekninger det kan gis slik dispensasjon på. Forslagets bestemmelse begrenser muligheten til å gi dispensasjon til veger som er inntatt i vegliste for 100-tonnsvegnettet. Dersom den foreslåtte bestemmelsen vedtas, vil det på samme måte som for mobilkraner etc. i praksis ikke være mulig å gi dispensasjon for totalvekt inntil 100 tonn. Vegdirektoratet velger derfor å ikke vedta denne bestemmelsen nå. Forslaget og instansenes kommentarer vil behandles i utsatte høringsoppsummeringen om bestemmelsene om dispensasjon på 12-tonns- og 72-tonnsvegnettene.

Inntil bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning for totalvekt inntil 100 tonn trer i kraft, vil dagens praksis fortsette uendret.

2.5 Kommentarer vedrørende samlastning og vilkår for bruk av vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner – forslaget § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 1 til 5, nr. 3 bokstav b pkt. 1 til 4 og § 5-8 nr. 2 bokstav b

Forslagets paragraf 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 1 til 5 stilte krav til lengden og bredden på udelbare kolli som transporteres på vogntog som uten gods overstiger største tillatte lengde og bredde. De samme bestemmelsene, samt forslaget § 5-6 nr. 3 bokstav b pkt. 1 til 4 og § 5-8 nr. 2 bokstav b pkt. 1 til 4 regulerer adgangen til å transportere flere lange eller brede kolli av gangen.

Vegdirektoratet har kommet til at forslaget § 5-6 nr. 2 bokstav b nr. pkt. 1 til 5 og nr. 3 bokstav b pkt. 1 til 4 om begrensninger i vogntogenes bruksområde, samlastning av flere udelbare kolli og av udelbare og delbare kolli transport ett og flere udelbare kolli må trekkes tilbake. Det samme gjelder forslaget § 5-8 nr. 2 bokstav b pkt. 1 til 4 om samlastning av flere udelbare kolli.

Det er flere årsaker til at vi velger å trekke forslaget tilbake. For det første tyder høringsinstansenes kommentarer på at forskriftsteksten ikke gir tilstrekkelig informasjon om hva som er og ikke er tillatt, særlig med hensyn til transport av delbare lastenheter. Forslaget ivaretar dermed ikke formålet med revisjonen, nemlig å gjøre regelverket enklere og klarere for brukerne. Vegdirektoratet anser heller ikke at begrensningen med hensyn til tillatt lengde *for vegen* kommer tilstrekkelig klart frem i den foreslåtte forskriftsteksten. Videre får de foreslåtte begrensningene i bruksområdet til de store spesialtransportvogntogene store konsekvenser for transportører og maskinentreprenører. Begrensningene var foreslått på bakgrunn av Vegdirektoratets fortolkning av direktiv 96/53/EF sine bestemmelser om transport av udelbart gods. Vi har i ettertid kommet til at direktivet gir et større handlingsrom en vi først antok. Dette muliggjør noe mer lempelige regler på dette feltet.

De nødvendige justeringene i de aktuelle bestemmelsene er imidlertid såpass omfattende at Vegdirektoratet mener vi må gjennomføre en ny høring før omarbeidede regler kan vedtas. Vi vil så snart som mulig gjennomføre en ny høring som spesifikt tar for seg innhold og ordlyd i bestemmelsene om bruksområdet til vogntog som uten gods overstiger tillatt lengde og bredde, samlastning av flere udelbare kolli og samlastning av udelbare og delbare kolli. I den grad det er nødvendig å gjøre justeringer i bestemmelsene om dispensasjon uten og med tidsbegrensning for transport av udelbart gods vil dette ivaretas i samme høring. Vi vil etterstrebe å ha de omarbeidede reglene på disse punktene klare til ikrafttredelse samtidig med de øvrige bestemmelsene i revidert kapittel 5.

3. Kommentarer som ikke behandles i denne oppsummeringen

3.1 Kommentarer vedrørende feil i forslag til forskriftstekst

Det opprinnelige forslaget til forskriftstekst inneholdt dessverre noen feil. Mange av disse ble korrigert i brev datert 9. november 2012, som ble sendt til alle høringsinstansene. På dette tidspunkt hadde Vegdirektoratet allerede mottatt en rekke høringssvar, som påpeker en del av disse feilene. Kommentarer som angår feil som ble korrigert i brevet, blir ikke nærmere omtalt i denne oppsummeringen. Kommentarer som påpeker feil som *ikke* har blitt korrigert, blir behandlet under de aktuelle bestemmelsene.

3.2 Kommentarer vedrørende bruk av løftbare aksler på motorvogn og semitrailer – forslaget § 5-4 nr. 1 bokstav c og nr. 4 bokstav b pkt. 2 fjerde ledd

Følgende instanser har avgitt kommentarer til bestemmelsene som omhandler bruk av løftbare aksler:

NTF, NHO LT, YTF, LO, NLF, Hans Ivar Slåttøy, Personskadeforbundet LTN, Oslo politidistrikt, BIL, Møre og Romsdal fylkeskommune, NHO Transport, MEF, Norsk Landbrukssamvirke, Vegteknologiseksjonen, Statens vegvesen Region nord.

I tillegg berører to av høringssvarene i Vegdirektoratets høring om krav om vinterdekk og mønsterdybde i vinterhalvåret tematikken. Det dreier seg om uttalelsene fra Nordland fylkes trafikksikkerhetsutvalg (NFTU) (vår referanse 201023130-025) og Trygg Trafikk (vår referanse 2010231340-034).

Kommentarene som tar for seg løftbare aksler blir ikke behandlet i denne oppsummeringen. Årsaken er som følger:

Både de godkjenningmessige og bruksmessige reglene om løftbare aksler ble utførlig behandlet i høringen. I kombinasjon med ikrafttredelsen av forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil (FOR-2012-07-05-817) ble problemstillingen om løftbare aksler gjenstand for stor diskusjon mellom Vegdirektoratet og bransjen høsten 2012. Som følge av dette dreier mange av kommentarene til høringen seg om nettopp løftbare aksler.

Svært kort fortalt ble resultatet at forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil ble endret slik at tidligere praksis ved godkjenning av slike aksler inntil videre skal fortsette, under forutsetning av at fabrikanten utsteder dokumentasjon på hvilke aksellaster og eventuelt hastigheter akselen er konstruert for. Praksis vedrørende bruk på offentlig veg skal også fortsette som før inntil videre.

Vegdirektoratet utreder i skrivende stund hvilke nasjonale krav som skal stilles ved godkjenning og bruk av løftbare aksler. Her undersøkes blant annet hvilke begrensninger fabrikanten setter for belastning og hastighet. Arbeidet utføres i samarbeid med bransjen. Vi velger å trekke forslaget om å gi regler om bruk av løftbare aksler samsvarende med reglene i direktiv 97/27/EF og forordning 1230/2012, det vil si å tillate å overskride største tillatte aksellast for vegen med inntil 30 % ved hastigheter inntil 30 km/t (den såkalte «30/30»-løsningen).

Forskrift om bruk av kjøretøy revidert kapittel 5 vil dermed ikke inneholde særlige bestemmelser om bruk av løftbare aksler, hverken med hensyn til tillatte aksellaster, hastighet eller sporing. *Forskriftsteksten* vil være den samme som tidligere, altså at største tillatte aksellast for drivaksel på Bk10 er 11,5 tonn, og at sporingskravet at vogntoget skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 5,30 meter. Kontrollpraksis vil fortsette som tidligere inntil videre inntil nye regler om godkjenning og bruk er på plass.

3.3 Kommentarer vedrørende § 5-4 nr. 1 til 3 om antall bruksklasser

Ønske om reduksjon av antall bruksklasser ble meldt inn av NLF og MEF i forkant av høringen. Deres innspill blir behandlet i høringsnotatet, men Vegdirektoratet fant der ikke å kunne foreslå reduksjon av antall bruksklasser. Flere instanser har likevel kommentert forholdet i sine høringsuttalelser.

YTF er imot reduksjon av antall bruksklasser dersom det innebærer at tillatt aksellast og totalvekt må settes ned. *Treindustrien* uttaler at det er helt avgjørende å beholde BkT8. Det samme gjør *Norske Skog*, som føyer til at en reduksjon av antall bruksklasser vil føre til dramatisk kostnadsøkning for skognæringen, både om vinteren og om sommeren. *Norges Skogeierforbund* uttaler at konsekvensen av en reduksjon vil bli at en lang rekke transporter vil måtte skje med redusert last, noe som øker antall transporter og transportkostnader, som igjen reduserer skognæringens konkurransevne. At en reduksjon av antall bruksklasser vil føre til redusert konkurransekraft for skog- og trenæringen understrekes også av *NORSKOG*.

Oslo politidistrikt ønsker forenkling fordi de anser dagens inndeling for å være meget omfattende. Dersom Statens vegvesen velger å nedgradere eksisterende veger fremfor å skrive dem opp, anser instansen at bransjen mye å tape på dette, og følger derfor bransjen i det den måtte velge. *MEF* ønsker ikke reduksjon av antall bruksklasser dersom det innebærer at bruer må skrives ned, og ber om at Vegdirektoratet innhenter data for å klarlegge om bruene kan skrives opp.

Ettersom en slik reduksjon ikke blir foreslått i høringen finner vi heller ikke grunn til å vurdere om antall bruksklasser skal reduseres i denne oppsummeringen.

3.4 Kommentarer vedrørende forslagens bestemmelser om transport av tømmer

Forslag til revidert kapittel 5 inneholder en del endringer i regelverket for transport av tømmer. Forslaget innebar å øke tillatt lengde fra 22,00 til 24,00 meter, innføring av sporingskrav, og å øke tillatt totalvekt for slepvogn som inngår i vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med tillatt totalvekt 56 tonn. Disse forslagene ble våren 2013 behandlet i en egen oppsummering. De foreslåtte forskriftsendringene, med unntak av sporingskravet, er gjennomført i endringsforskrift av 15. april 2013 nr. 382. Kommentarer vedrørende de foreslåtte endringene i regelverket for transport av tømmer, samt om ønske om økning av tillatt totalvekt fra 56 til 60 tonn, blir derfor ikke behandlet i denne oppsummeringen.

29. april 2013 lanserte regjeringen sin tiltakspakke for treforedlingsindustrien, som blant annet innebar å øke største tillatte totalvekt for transport av tømmer fra 56 til 60 tonn på strekningene som er dimensjonert for slik totalvekt. Vegdirektoratet fikk i brev datert 7. mai i oppdrag å gjennomføre en høring om denne økningen. Forslag til endring av bestemmelsene for transport av tømmer, med hensyn til tillatt totalvekt for transport av tømmer til 60 tonn og for slepvogn som inngår i vogntog med slik totalvekt, ble sendt på høring 24. mai, med frist for innspill 5. juli. De foreslåtte forskriftsendringene ble vedtatt og gjennomført i endringsforskrift av 22. oktober 2013 nr. 1258.

De nærmere konsekvensene disse endringene får for innholdet i og utformingen av forslagens § 5-5 nr. 1, er behandlet under kommentarene til denne bestemmelsen i del III pkt. 6.1.

3.5 Kommentarer vedrørende utvidelse eller avslutning av prøveordningen med modulvogntog

Selv om forslaget ikke inneholdt endringer i reglene om bruk av modulvogntog, har flere instanser uttalt seg om dette. Kommentarene knytter seg både til bestemmelser som er rene videreføringer av gjeldende vedlegg 1 pkt. 9, og til modulvogntogordningen som sådan. Kommentarer vedrørende de konkrete bestemmelsene vil behandles i del III pkt. 6.2. Til kommentarer som gir uttrykk for at prøveordningen enten skal utvides til å gjelde et større

vegnett, avsluttes for å tillate bruk av modulvogntog på permanent basis eller til regimet for tilknytningsstrekninger, nøyer vi oss med å bemerke at regjeringen har som et uttalt mål å gjøre prøveordningen med modulvogntog til en permanent ordning. Vegdirektoratet gjennomfører våren 2014 en evaluering av ordningen for å ha et grunnlag for dette arbeidet. Evalueringen omfatter blant annet grensen mellom tilknytningsstrekninger og hovedstrekninger. Regjeringen har videre uttalt at et utgangspunkt for etablering av en ny permanent ordning kan være at bare de aktuelle strekningenes egnethet, ut fra faglige vurderinger av trafikksikkerhet og fremkommelighet, skal legges til grunn ved søknad om bruk av modulvogntog. Disse punktene vil vi se nærmere på når vi vurderer oppsummeringen av evalueringen.

Hva gjelder ønske om samkjøring av tømmer- og modulvogntogvegnettene viser vi for øvrig til høringsnotat vedrørende økningen av tillatt totalvekt for tømmer til 60 tonn datert 24. mai 2013¹, hvor problemstillingen er gitt bred omtale.

3.6 Kommentarer om økning av tillatt totalvekt for vogntog til 60 tonn på alle strekninger som er dimensjonert for slik totalvekt

Norsk Landbrukssamvirke mener prinsipielt at vektgrensen på vogntog må øke fra 50 tonn til 60 tonn hvor vegnettet gir rom for dette. En økning i vekt på vogntog vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt, bedre trafikksikkerhet, redusert vegslitasje og reduksjon i klimagassutslipp. En heving av vektgrenser for tungtransport vil ifølge instansen føre til en harmonisering med svenske vektgrenser og bidra til å øke konkurransekraften til norsk industri. Vegdirektoratet viser til at en generell endring av reglene om tillatt totalvekt på det norske vegnettet ikke har vært en del av denne høringen. En endring i denne reglen kan derfor ikke gjennomføres i denne høringsoppsummeringen.

3.7 Kommentarer vedrørende økt tillatt lengde for transport av kylling/fjørfe til 22,00 meter

Norsk Landbrukssamvirke og Landbruks- og matdepartementet har i sine hørings svar gitt uttrykk for at de ønsker en spesialregel om tillatt lengde for transport av kylling og medbringertruck, som tillater slik transport med lengde inntil 22,00 meter. Dette ønsket ble spilt inn av Norsk Landbrukssamvirke i 2009 da bransjen ble gitt anledning til å komme med forslag til forskriftsendringer. Vegdirektoratet har i høringsnotatet vurdert dette ønsket. På bakgrunn av denne vurderingen har vi valgt å *ikke* foreslå å øke tillatt lengde for slik transport. Vi finner derfor ikke grunn til å gå nærmere inn på kommentarene som angår en slik økning i denne høringsoppsummeringen.

3.8 Kommentarer vedrørende § 3-4

Vegdirektoratet besluttet å behandle innspillene til de foreslåtte endringene i § 3-4 i en egen, separat oppsummering (vår referanse 2010/024624-153²). Endringene ble vedtatt i forskrift datert 16. desember 2013 og trådte i kraft 1. januar 2014. Bakgrunnen var at de foreslåtte endringene i denne paragrafen ikke er av slik art at transportbransjen har behov for tid til å innrette seg før endringene trer i kraft. Vi opplever også at forslagene, især adgangen til å

¹ http://www.vegvesen.no/attachment/477829/binary/779946?fast_title=H%C3%B8ringsnotat.pdf

² http://www.vegvesen.no/attachment/562541/binary/907440?fast_title=H%C3%B8ringsoppsummering+%E2%80%93+endringer+i+%C2%A7+3-4.pdf

benytte digitale varslingskilter for merking av lang og bred transport, er sterkt etterspurt av bransjen.

3.9 Kommentarer vedrørende krav til fører av ledsagerkjøretøy

I høringsnotatet stilles høringsinstansene spørsmål om det bør stilles krav til fører av ledsagerkjøretøy og i så fall hvilket innhold en eventuell opplæring bør inneholde.

Vegdirektoratet påpeker imidlertid at vi etter gjeldende vegtrafikklov ikke har hjemmel til å stille slike krav i forskrift om bruk av kjøretøy, men at det kan være aktuelt å arbeide for å endre vegtrafikkloven for å få på plass en slik hjemmel. Instansenes innspill på dette punktet vil tas med i det videre arbeidet, men ettersom krav til og opplæring av førere av ledsagerbil ikke er en del av forslaget til revisjon av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5, kommenteres de ikke nærmere i denne oppsummeringen.

3.11 Kommentarer vedrørende endringer i forskrift om gebyr for overlastering og om indeksjustering av satser for overlastering

Vegdirektoratet har ikke hjemmel til å vedta endringer i forskrift om gebyr for overlastering. Kommentarer vedrørende denne bestemmelsen samt omtale av endelig forskriftstekst er derfor skilt ut i et separat dokument.

Forslaget som ble sendt på høring 16. juli 2012 inneholdt også forslag til justeringer i satsene for gebyr for overlastering slik disse fremgår av forskrift om gebyrsatser for overlastering med kjøretøy på offentlig veg. Nærmere bestemt innebar forslaget å indeksjustere disse satsene, ettersom disse har stått uendret siden slutten av 1980-tallet. Etter en nærmere vurdering kom Vegdirektoratet til at et slikt forslag bør sendes på egen høring. Vi opplyste om dette i brev med korrigeringer i forslag til forskriftstekst datert 9. november 2012. Innspill som berører forslag til endringer i forskrift om gebyrsatser for overlastering med kjøretøy på offentlig veg blir derfor ikke behandlet i denne oppsummeringen.

Del III NÆRMERE OM DE ENKELTE KOMMENTARENE

1. Endringer i paragrafnummerering og bestemmelsenes rekkefølge

Vegdirektoratet har i etterkant sett at to av forslagens bestemmelser med fordel kan splittes i to bestemmelser. Delingen innebærer ingen materielle endringer i forhold til forslagens bestemmelser. De aktuelle bestemmelsene er forslagens § 5-5 *Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg* og § 5-9 *Dispensasjon med tidsbegrensning*. Årsaken til og konsekvensene av disse delingene er nærmere beskrevet under kommentarene til de aktuelle bestemmelsene. Vi har også besluttet å flytte forslagens § 5-7 *Vinteraksellast, teleløsning m.m.* lenger ut i kapittel 5.

Skillet innebærer en forskyvning i nummereringen av paragrafene i forhold til forslaget. Forslagets § 5-5 blir §§ 5-5 og 5-6 i den endelige forskriftsteksten. Forslagets § 5-7 er flyttet til § 5-14. Forslagets § 5-9 blir §§ 5-9 og 5-10. De øvrige bestemmelsene får ny nummerering i henhold til dette. Rekkefølgen blir da som følger:

- § 5-1 Begrensninger gitt ved registrering m.m.
- § 5-2 Definisjoner
- § 5-3 Bruk av offentlig veg, dispensasjoner
- § 5-4 Nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg
- § 5-5 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg
- § 5-6 Transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy og uten dispensasjon
- § 5-7 Kjøring med større lengde eller bredde uten dispensasjon for motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil og for transport av udelbart gods
- § 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning
- § 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning for motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil og for transport av udelbart gods
- § 5-10 Dispensasjon med tidsbegrensning for særlige transportere
- § 5-11 Ytterligere krav ved kjøring i henhold til §§ 5-6 til 5-10
- § 5-12 Kolonnekjøring
- § 5-13 Bruk av bergingsbil
- § 5-14 Vinteraksellast, teleløsning m.m.
- § 5-15 Myndighet, plikt til å medbringe dispensasjon

Vi vil i overskriftene til omtale av bestemmelsene som får nytt paragrafnummer henvide til nummerering både i forslaget og i den endelige forskriftsteksten. Vi antar for øvrig at bestemmelsenes overskrifter og materielle innhold gjør det mulig å identifisere hvilke bestemmelser de tilsvarer i forslaget.

Det er også gjort endringer på rekkefølgen innad i enkelte bestemmelser, både for som følge av rokeringer i rekkefølgen, at enkelte foreslåtte bestemmelser ikke blir vedtatt, og en mer enhetlig bruk av bokstav- og punktnummerering. I omtalen av bestemmelsene dette gjelder vi det henvises til nummerering både i forslaget og endelig forskriftstekst.

2. Generelle kommentarer

2.1 Samling og forenkling av regelverket

YTF mener nytt kapittel 5 vil være lettere å forstå for brukerne, og lettere tilgjengelig for disse. *LO* er tilfredse med at det gjøres en gjennomgang av regelverket for å gjøre det lettere

tilgjengelig og mindre komplisert for brukerne. **Hedmark fylkeskommune** er også positive til at regelverket etter revisjonen vil bli lettere tilgjengelig og mindre komplisert for brukerne, og at regulerende bestemmelser, rundskriv og retningslinjer samles i forskriften. **Trafikverket** ønsker forenklingen velkommen, slik at regelverket blir samlet og mer oversiktlig. Instansen vil følge utviklingen og studere det kommende regelverket for å sammenligne dette med svensk praksis for dispensasjoner for spesialtransport. **Treindustrien** og **Moelven** uttrykker anerkjennelse for Vegdirektoratets målsetting om å gjøre regelverket lettere tilgjengelig og mindre komplisert for brukerne.

Statens vegvesen Region midt stiller spørsmål ved hensiktsmessigheten ved å flytte av tabeller fra vedlegg 1 og 2 til forskriften, mener dette vil gjøre tabellene mindre tilgjengelige for transportørene.

Vegdirektoratet bemerker at å samle alle materielle bestemmelser på ett sted var ett av de store formålene med revisjonen. Hvilken elektronisk versjon av vedlegg 1 og 2 transportørene benytter er vanskelig å vite, men det er rimelig å anta at en stor del benytter versjonen på vwww.vegvesen.no og ikke versjonen på www.lovdatab.no. Dersom det skulle vise seg at transportørene ikke forstår at de skal benytte forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 for å finne ut av hvordan veglistene skal forstås, er det en mulighet å gjengi tabellene i *heftene* som publiseres på nett, selv om de ikke er del av forskriften som veglistene utgjør. Dette gjøres blant annet i vedlegg 1 som i dag inneholder en komprimert versjon av 96/53/EF. Flytting av tabellene ut av *forskriften* vil da ikke være et problem så lenge våre elektroniske «hefter» i tillegg til forskriften også inneholder tabellene. Veglistene for riks- og fylkesveger inneholder *ikke* tabellene, men transportørene forstår likevel hvilke begrensninger som ligger i disse veglistene.

2.2 Harmonisering av regelverk

Moelven gir honnør til Vegdirektoratet for målsettingen om harmonisering av regelverket. Treindustrien **Trafikverket** støtter arbeidet med at reglene om lange, tunge og brede spesialtransporter kan harmoniseres mellom de nordiske landenes og på sikt alle landene i EU. Også **Ruter** er positive til at det gjøres endringer i forskriften for å tilpasse denne til EU-reglene, fordi kravene som er særskilte for Norge minsker deres operatørers mulighet til å velge leverandør av kjøretøy og sannsynligvis fordyrer anskaffelsen av disse.

3. § 5-2 Definisjoner

Denne bestemmelsen er ny. Her foreslås det å definere en rekke uttrykk som benyttes i forslag til kapittel 5, blant annet for å unngå å måtte presisere hva som forstås med bestemte uttrykk underveis i bestemmelsene.

Rekkefølgen på definisjonene avviker noe fra forslaget som ble sendt på høring. Som følge av at oppsummeringen av kommentarer og vedtakelsen av bestemmelser om 12-tonns-, 100-tonns- og 72-tonnsvegnettene gjøres separat fra nærværende oppsummering, vil definisjonene av disse veggnettene, når de tilføyes, plasseres sist i § 5-2.

3.1 Definisjonsbestemmelsens plassering

3.1.1 Instansenes kommentarer

NLF er enige i behovet for flere definisjoner, og støtter definisjonene som foreslås. Instansen mener imidlertid forskriften vil bli mest oversiktlig dersom alle definisjonene plasseres i § 1-2. *MEF* mener også det vil være en fordel om alle definisjonene samles i én bestemmelse, nærmere bestemt § 1-2.

3.1.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet merker oss at ingen av instansene er uenige i behovet for å definere en rekke av uttrykkene som benyttes i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5.

I høringsnotatet påpeker Vegdirektoratet at forskrift om bruk av kjøretøy allerede inneholder en definisjonsbestemmelse i § 1-2, men at vi likevel velger å gi en egen definisjonsbestemmelse i kapittel 5. Begrunnelsen er at vi ikke ønsker å gjøre disse definisjonene gjeldende for hele forskrift om bruk av kjøretøy, kun for kapittel 5. Dette kunne riktignok vært avhjulpet ved å sortere disse definisjonene i et eget nummer eller ledd med teksten «følgende definisjoner gjelder for kapittel 5 i denne forskrift», men pedagogisk er det mer fornuftig å plassere definisjonene sammen med bestemmelsene de skal gjelde. Dette gjelder særlig siden forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 1 til 4 omhandler helt andre forhold enn vekter og dimensjoner. Dessuten har selve formålet med revisjonen har vært å samle alle bestemmelsene på ett sted, og det vil stride mot dette målet å plassere definisjonene som skal gjelde kapittel 5 utenfor kapittel 5.

I forslag til forskriftstekst lød innledende tekst i § 5-2 som følger: I tillegg til de definisjoner som følger av § 1-2 skal begrepene gjengitt nedenfor forstås på følgende måte». For å gjøre virkeområdet til § 5-2 klarere, har Vegdirektoratet valgt å justere ordlyden til «*I tillegg til de definisjoner som følger av § 1-2, skal begrepene som gjengis i denne bestemmelsen, når de benyttes i kapittel 5, forstås på følgende måte*». Denne ordlyden levner ingen tvil om bestemmelsens virkeområde.

3.2 § 5-2 bokstav b Definisjon av modulvogntog

I forslag til forskriftstekst var definisjonen av modulvogntog plassert i § 5-5 nr. 2 sammen med de øvrige bestemmelsene om modulvogntog. Bestemmelsene om modulvogntog ble foreslått videreført uten endringer med ordlyd per sommeren 2012. Vegdirektoratet anser imidlertid at når revidert kapittel 5 vil inneholde en egen paragraf som angir definisjonene som skal gjelde særskilt for kapittel 5, bør den inneholde *alle* definisjonene i kapittel 5, herunder også definisjonen av modulvogntog. Definisjonen vil bli § 5-2 bokstav b. De øvrige definisjonene forskyves med en bokstav.

3.3 § 5-2 bokstav c – definisjon av «udelbart gods» (forslagetts bokstav b)

Statens vegvesen Region midt stiller spørsmål om «basketer» som oljebransjen benytter til transport av utstyr skal anses som «container» etter bestemmelsen og dermed ikke som udelbart gods.

Transport av basketer har tidligere blitt behandlet som en særlig form for transport av flere udelbare kolli. Dette skal også være mulig etter forslag til nytt kapittel 5. Selv om en basket i seg selv kanskje kan anses som en beholder, er godset (rør eller lignende) som transporteres

inni basketen udelelig. Så lenge oljebransjens utstyr *må* transporteres i en basket fordi annen «innpakning» ikke gir tilstrekkelig beskyttelse, er basketen ikke å anse som container, men som en del av det udelbare godset. En slik forståelse vil verken stride mot definisjonen som foreslås i § 5-2 eller direktiv 96/53/EF art. 2 første ledd trettende strekpunkt, da å dele lasten i «basket» på den ene siden og innholdet på den andre medfører fare for skade på innholdet. Tilsvarende må det godtas at annet stort, udelbart gods krever en «ramme» eller tilsvarende for å transporteres trafikksikkert, uten denne rammen anses en «container» som ikke er delbar etter bestemmelsen. Adgangen til å benytte «ramme» eller lignende må dog ikke forstås som en mulighet til å unngå krav om skråstilling av plater og lignende.

Adgangen til å transportere flere udelbare kolli av gangen uten dispensasjon og med dispensasjon med tidsbegrensning vil også omfatte transport av basketer. Disse reglene vil som beskrevet i del II punkt 2.5 være gjenstand for en ny høring i løpet av våren 2014.

3.4 § 5-2 bokstav d definisjon av «husmodul» (forslagets bokstav l)

Definisjonen av «husmodul» var i forslag til forskriftstekst plassert i bokstav l. Vegdirektoratet har kommet til at denne definisjonen bør plasseres høyere opp i bestemmelsen, både fordi dette gir bedre sammenheng mellom definisjonene og fordi definisjonene av 12-tonns-, 100-tonns- og 72-tonnsvegnettene etter hvert vil føyes til nederst i bestemmelsen.

3.4.1 Instansenes kommentarer

Treindustrien spør hvorvidt definisjonens begrep «næringsbygg» også omfatter offentlige bygninger som skolebygg, barnehager og eldreomsorgsboliger.

Statens vegvesen Region nord uttaler at de er enige i definisjonen av «husmodul», da alt som brukes som bolig, kontor, næringsbygg og fritidsbolig bør gå under begrepet husmoduler.

Treindustrien og *Moelven* uttaler at de «merker seg skillet mellom husmodul og brakke», og at transport av brakker vil måtte kunne foregå med lengde inntil 23,50 m på grunn av behov for kran.

3.4.2 Vegdirektoratets vurdering

Forslag til forskriftstekst slik det ble sendt på høring lød «Ferdigbygde bygningsenheter eller -seksjoner uten innredning eller med slik innredning som er naturlig for dens funksjon og som skal benyttes til næringsbygg, bolig eller fritidsbolig». Teksten skulle egentlig hatt ordlyd «Ferdigbygde bygningsenheter eller -seksjoner, **rom eller deler av rom** uten innredning eller med slik innredning som er naturlig for dens funksjon og som skal benyttes til næringsbygg, bolig eller fritidsbolig». Denne feilen ble heller ikke fanget opp ved korrigeringen av forslag til forskriftstekst i brev datert 9. november 2012. Vi anser at vi likevel har anledning til å vedta § 5-2 bokstav d med slik ordlyd da forholdet ble omtalt i høringsnotatet.

«Næringsbygg» er også ment å omfatte offentlige bygninger som skolebygg, barnehager og eldreboliger. Uttrykket ble valgt for å signalisere at hva husmodulen skal brukes til ikke er av betydning for hvilke dimensjoner den tillates transportert med. Vegdirektoratet ser at presiseringen av «næringsbygg» skaper uklarhet med tanke på hvilke formål enhetene faktisk kan anvendes til. Vi har etter en nærmere vurdering kommet til at angivelsen av formålene enhetene skal benyttes til strengt tatt er overflødig, og at bestemmelsen blir tilstrekkelig presis

med ordlyden «*Ferdigbygde bygningsenheter eller -seksjoner, rom eller deler av rom uten innredning eller med slik innredning som er naturlig for dens funksjon*».

Vegdirektoratet antar at behovet for to separate definisjoner avhenger av om største tillatte lengde for transport av brakker settes til 23,50 meter. Treindustrien og Moelven sine kommentarer på dette punktet er behandlet i punkt 7.3. Kort summert er konklusjonen av drøftelsen at det per nå ikke er aktuelt å tillate transport av brakker med større lengde enn 22,00 meter, slik at det heller ikke er behov for å definere uttrykkene «brakke» og «husmodul» hver for seg.

3.5 § 5-2 bokstav h – definisjon av veggruppe IKKE (forslagets § 5-2 bokstav i)

Bruseksjonen i Vegdirektoratet uttaler at veggruppe IKKE bør utvides til også å omfatte strekninger hvor det ikke tillates tyngre transporter enn bruksklassen som fremgår av veglisten, og at minst én streking i veglisten er angitt som veggruppe IKKE fordi det ikke tillates tyngre transporter enn bruksklassen.

Årsaken til veggruppe IKKE ble foreslått definert med henvisning bare til fremkommelighetsmessige forhold, er at veggruppe IKKE oppstod som følge av at listen over veger hvor det ikke kunne gis dispensasjon for lange og/eller brede kolli ble slått sammen med listen over de vektmessige veggruppene. Veggruppe IKKE er dermed ikke egentlig ment å signalisere om det finnes spesielle brumessige forhold på strekningen.

Videre innebærer de foreslåtte bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning for vekt på veggruppe IKKE at det er opp til dispensasjonsmyndigheten å avgjøre hvilke vekter det gis dispensasjon for på IKKE-strekninger. Er det ikke å anbefale at det gis dispensasjon for vekt på en IKKE-strekning, kan og skal dispensasjonsmyndigheten avslå søknad om dette. Forholdet blir noe mer komplisert når det gjelder dispensasjon uten tidsbegrensning for vekt. Selv for veger plassert i veggruppe B vil det være adgang til å krysse bruene med større vekt enn hva som er tillatt ved normaltransport. For bruer med lav bæreevne kan det da være aktuelt å sette vegen i veggruppe IKKE, da største tillatte totalvekt for normaltransport ellers må settes enda lavere. Dette gir ikke en effektiv utnyttelse av den bæreevnen brua faktisk har. Innenfor dagens system er det derfor hensiktsmessig at vegeier har mulighet til å plassere strekninger i veggruppe IKKE også på grunn av bruer med særlig lav bæreevne.

Vi vil derfor vedta følgende definisjon i § 5-2 bokstav 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b. Denne endringen i forskriften innebærer ingen realitetsendring.*

Når det er sagt, er anvendelsen av veggruppe IKKE for veger med bruer med særlig lav bæreevne ikke en optimal løsning. Ideelt sett burde veglistene uttrykt dette på en annen måte. Dette krever imidlertid en større endring av veglistesystemet enn hva som er aktuelt i denne gang. Som beskrevet i høringsnotatet, vil Vegdirektoratet ved leilighet vurdere om det er grunn til å endre dagens veglistesystem, slik at det fremgår om vegene i veggruppe IKKE er i veggruppe A eller B med hensyn til bruer. Dersom et slikt system skal gjennomføres, vil det også være mulig å gi en kategori for brumessige forhold i tillegg til veggruppe A og B, for eksempel en C, som betyr nettopp «veger som på grunn av forhold knyttet til bruene ikke er egnet for transporter med større vekt enn hva som følger av [forslagets] § 5-4, og hvor det må

søkes dispensasjon i hvert tilfelle». Det kan diskuteres hvorvidt betegnelsen «spes.», som forekommer enkelte steder i veglistene, kunne vært benyttet på slike strekninger. De ansvarlige for utarbeidelse av veglistene i regionene opplyser imidlertid om at denne betegnelsen er forbehold strekninger med bruere som har så lav bæreevne at ingen av de «lovlige» bruksklassene kan benyttes. Denne betegnelsen vil være aktuell også om det innføres en egen bruksklasse som ikke tillater høyere totalvekt enn alminnelig tillatt ved spesialtransport.

Vegdirektoratet gjentar fra høringsnotatet at det forekommer at veger som ikke har angitt veggruppe i veglistene, må anses som å falle i veggruppe IKKE. Så langt Vegdirektoratet erfarer, forekommer dette kun på kommunale veger. Statens vegvesen har formelt sett ikke hjemmel til å tildele veggruppe til kommunale veger. Vi anser derfor at det strengeste regelsettet, det vil si reglene for veggruppe IKKE, må gjelde på disse vegene. Noe annet vil innebære at Statens vegvesen gir tillatelse til å trafikere disse vegene med dispensasjon uten tidsbegrensning, et valg som tilligger vegeier. Så lenge veggruppe ikke er angitt i veglisten vet vi heller ikke om det finnes forhold på vegen som tilsier at dimensjonene 22,00 m/3,25 m ikke kan tillates uten dispensasjon med tidsbegrensning. På veger uten veggruppe tillates det dermed ikke trafikk med vekter og dimensjoner som overskrider det som er tillatt etter gjeldende vedlegg 1 punkt 1 til 5 og veglister gitt i medhold av gjeldende § 5-2 nr. 2 bokstav a, og ny §§ 5-4 til 5-6 (forslagets §§ 5-4 og 5-5) uten at det blir utstedt dispensasjon med tidsbegrensning på disse vegene.

3.6 Andre definisjoner

3.6.1 Trekkbil/trekkvogn og motorvogn

Statens vegvesen Region midt mener bestemmelsen også bør inneholde en definisjon av «trekkbil» (eventuelt «trekkvogn»), som klart angir at traktor ikke er å anse som trekkvogn.

I forbindelse med forslagets §§ 5-6 og 5-8 (ny §§ 5-7 og 5-8) spurte Vegdirektoratet instansene om de foretrekker uttrykket «trekkbil/trekkvogn N2 og N3» eller «motorvogn N2 og N3». **Statens vegvesen Region sør** mener at «motorvogn» er et forvirrende samlebegrep, og anbefaler bruk av uttrykkene «lastebil» og «trekkbil». **Statens vegvesen Region nord** foretrekker «trekkvogn» fremfor «motorvogn».

Vi bemerker først at de fleste av bestemmelsene som foreslås å benytte uttrykket «trekkbil» omtaler denne som «trekkbil N2 og N3». Denne betegnelsen utelukker bruk av traktor til å utføre den aktuelle transporttypen. Vi anser dermed at det ikke er behov for å definere «trekkbil» for å uttrykkelig utelukke at det ikke er tillatt å utføre transport av udelbart gods med større dimensjoner enn hva som er tillatt for vegen med traktor.

Uttrykkene «trekkvogn» og «lastebil» var definert i forskrift om krav til kjøretøy (KtK), men ble ikke definert i kjøretøyforskriften. I forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil § 4 vises det til at betegnelsene N2 og N3 i vedlegg II til direktiv 2007/46/EF, tilsvarer de norske betegnelsene lastebil og trekkvogn, Når det gjelder bestemmelsene om transport av udelbart gods, anser vi imidlertid ikke at det er behov for å skille mellom disse uttrykkene. Om det i realiteten vil benyttes en «trekkbil/trekkvogn» eller en «lastebil» i de forskjellige vogntogene, følger også av typen tilhenger som angis i de aktuelle rubrikkene i tabellene i nye §§ 5-7 nr. 2 og 3 (forslagets § 5-6 nr. 2 og 3) og 5-8 nr. 3. Semitrailervariantene trekkes av trekkbil/-vogn, mens slep- eller påhengsvogn-variantene trekkes av lastebil. I den grad det faktisk skulle være mulig å benytte begge typer motorvogn til å trekke en tilhenger særlig innrettet for transport

av udelbart gods, er det også ønskelig at dette ikke forbys ved at forskriften angir enten «trekkvogn» eller «lastebil».

3.6.2 Landbruksmaskin

Statens vegvesen Region midt mener forskriften også bør inneholde en definisjon av uttrykket «landbruksmaskin».

Det kan argumenteres for uttrykket «landbruksmaskin» burde vært definert, siden uttrykket for det første ikke er en godkjenningmessig term og for det andre gir kjøretøy som omfattes rettigheter etter ny §§ 5-5 nr. 6 og 5-10 nr. 3 (forslagets §§ 5-5 nr. 4 og 5-9 nr. 7 bokstav e). En slik definisjon ble imidlertid ikke foreslått i høringen, og Vegdirektoratet anser derfor at vi ikke har anledning til å tilføye en definisjon av «landbruksmaskin» uten at dette først har vært på egen høring. Dessuten risikerer vi å foregripe en høring som Samferdselsdepartementet gjennomførte i 2009 om bruk av landbruksmaskiner på offentlig veg, men som i skrivende stund ikke er konkludert.

I Samferdselsdepartementets rapport «Kjøring med brede landbruksmaskiner på offentlig veg» fra 2009³, anses både selvgående landbruksmaskiner og traktor påmontert redskap eller som trekker landbruks- eller skogbruksredskap og som benyttes i jord-, skog- eller hagebruksvirksomhet som «landbruksmaskin». Det vises også til at uttrykket «jordbruksmaskin» i Vegdirektoratets rundskriv fra 1975 ble byttet ut med «landbruksmaskin» uten at dette skulle innebære noen realitetsendring, og at uttrykket i følge Statens vegvesen også måtte forstås å omfatte traktor påmontert landbruksredskap. Denne beskrivelsen kan tjene som en *pekepinn* dersom det i kontrollsituasjoner eller ved vurdering av søknader etter ny § 5-10 nr. 4 (forslagets § 5-9 nr. 7 bokstav e) er tvil om den aktuelle transporten faller inn under ny §§ 5-5 nr. 6 eller 5-10 nr. 4 (forslagets §§ 5-5 nr. 4 eller 5-9 nr. 7 bokstav e).

3.6.3 Tilhenger, tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap

Statens vegvesen Region midt mener forskriften bør inneholde en definisjon av uttrykkene «tilhengerredskap» og «tilsvarende typer tilhengerredskap». *NLF* mener forslaget § 5-3 nr. 4 første ledd, som uttaler at når det i kapittel 5 omtales tilhenger er også tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap omfattet, er en definisjon og bør plasseres sammen med de andre definisjonene.

Bestemmelsen i forslaget § 5-3 nr. 4 første ledd inneholder ingen definisjon som sådan, men uttaler at kapitlets bestemmelser om tilhenger gjelder tilsvarende for tilhengerredskaper og tilsvarende typer tilhengerredskaper. Vegdirektoratet ønsker ikke å gi en definisjon av «tilhenger» i forskrift om bruk av kjøretøy som også omfatter tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap, da en slik definisjon ikke tilsvarer den godkjenningmessige definisjonen av tilhenger i kjøretøyforskriften og forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil. Begrepsbruken i kapittel 5 er endret på en rekke punkter for å gi bedre samsvar mellom forskriftens betegnelser og betegnelse i kjøretøyenes vognkort. Å gi en definisjon av «tilhenger» som ikke samsvarer med den godkjenningmessige definisjonen av slike kjøretøy vil stride mot dette formålet. «Tilhengerredskap» er på sin side definert i kjøretøyforskriften § 2-5 nr. 9. Vi anser derfor ikke at det er behov for å ta inn en definisjon av tilhengerredskap i forskrift om bruk av kjøretøy.

³ Tilgjengelig på <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/hoeringer/hoeringsdok/2009/horing---kjoering-med-brede-landbruksmask/horingsnotat.html?id=577229>

3.7 Forskriftstekst

§ 5-2 Definisjoner

I tillegg til de definisjoner som følger av § 1-2, skal begrepene som gjengis i denne bestemmelsen, når de benyttes i kapittel 5, forstås på følgende måte:

- a. *Vogntog*: Kjøretøykombinasjon bestående av motorvogn tilkoblet slepvogn, påhengsvogn eller semitrailer.
- b. *Modulvogntog*: Kjøretøykombinasjoner bestående av motorvogner N2 og N3, tilhengere O3 og O4 og semitrailere O3 og O4 som er i samsvar med dimensjonene i rådsdirektiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2002/7/EF.
- c. *Udelbart gods*: Gods som ikke kan deles opp i to eller flere lastenheter med henblikk på vegtransport uten urimelige kostnader eller fare for skade og som på grunn av sine dimensjoner eller vekt ikke kan transporteres av motorvogner eller vogntog som i alle henseender er i samsvar med bestemmelsene i § 5-4.

Plater, container eller annen storbeholder regnes ikke som udelbart gods, med mindre annet følger av denne forskrift. En container som er innredet eller som utfører en arbeidsoppgave (for eksempel kontor, mobilt verksted eller mobilt sykehus), anses likevel som udelbart gods selv om den transporteres med slikt tilbehør som er naturlig for dens funksjon.

Med mindre annet følger direkte av denne forskriften, regnes det ikke som transport av udelbart gods dersom flere lastenheter plasseres etter hverandre og kjøretøyet eller vogntoget med dette overskrider største tillatte lengde for offentlig veg. Det regnes heller ikke som transport av udelbart gods dersom det plasseres flere lastenheter ved siden av hverandre og bredden på kjøretøyet eller vogntoget med dette overskrider største tillatte bredde for offentlig veg.

- d. *Husmodul*: Ferdigbygde bygningsenheter eller -seksjoner, rom eller deler av rom uten innredning eller med slik innredning som er naturlig for dens funksjon.
- e. *Mobilkran*: Motorvogn gruppe N2 eller N3 og motorredskap, som ikke er konstruert for transport av gods og som har fastmontert redskap (kran).
- f. *Betongpumpebil*: Motorvogn gruppe N2 eller N3 som ikke er konstruert for transport av gods, og som har fastmontert redskap (pumpe).
- g. *Liftbil*: Motorvogn gruppe N2 eller N3 som ikke er konstruert for transport av gods, og som har fastmontert redskap (lift).
- 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.
- 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.
- 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.

4. § 5-3 Bruk av offentlig veg, dispensasjoner

Bestemmelsen tilsvaremer mer eller mindre gjeldende § 5-2, med enkelte tilføyelser og presiseringer.

4.1 § 5-3 nr. 2 Veglistene

4.1.1 Antall vedlegg og angivelse av vedleggenes innhold

Gjeldende § 5-2 nr. 2 viser til at forskrift om bruk av kjøretøy har to vedlegg, ett som inneholder riksveglisten for normaltransport, og ett som inneholder riksveglisten for spesialtransport, samt at regionvegkontorene kan utgi tilsvarende lister for fylkes- og kommunale veier. Forslagets § 5-3 nr. 2 videreførte denne inndelingen, og la opp til at riksveglistene for 100-tonns, 12-tonns- og 72-tonnsvegnettene skulle inntas i vedlegg 2. Vegdirektoratet har i ettertid sett at en slik inndeling vil gjøre vedlegg 2 svært omfangsrikt. I tillegg foreligger som beskrevet i del II punkt 2.4 ikke veglister for disse vegnettene i skrivende stund. Vi har derfor besluttet å plassere riksveglistene for de nye vegnettene i et eget vedlegg 3. Omtalen av dette vedlegget vil etter hvert inntas i § 5-3 nr. 3 bokstav c. Ny omtale av vedlegg 2 er gjengitt i forskriftsteksten i punkt 4.5.

4.1.2 Intervaller for oppdatering av veglistene

Bruseksjonen i Vegdirektoratet har gitt uttrykk for at de ønsker en fortløpende ajourføring av veglistene. Årsaken er at det ellers vil kunne gå opp til et år etter åpning av nye vegparseller før økt bæreevne kan nyttiggjøres. Seksjonen påpeker også at det må ivaretas at det nå og da avdekkes bruer med for liten bæreevne i forhold til gjeldende vegliste og hvor det derfor er umiddelbart behov for nedskrivning av bæreevne i forhold til veglisten.

Forslag til forskriftstekst viderefører kun dagens forskriftstekst, og uttaler at vedleggene til forskriften, altså veglistene, vil komme i ny utgave hvert år. Dagens regime med årlige oppdateringer av veglistene foreslås altså ikke endret. Dagens system ligger heller ikke til rette for løpende oppdateringer av listene, blant annet fordi det fordrer at transportørene hele tiden forsikrer seg om at det ikke har skjedd endringer på strekningene de skal trafikkere.

Når det gjelder bruer hvor det avdekkes lavere bæreevne enn hva veglisten gir uttrykk for, håndteres dette normalt ved at tillatt totalvekt skiltes med skilt 318 Totalvektgrense. Vegens bruksklasse blir deretter justert ved neste ordinære utgivelse av den aktuelle veglisten.

Vi nevner også at det er gjennomført et arbeid i Statens vegvesen i regi av Veg- og transportavdelingen i Vegdirektoratet for å få på plass en fast prosess for utarbeidelse av veglister, både for de alminnelige veglistene for riks- fylkes- og kommunale veier og de særlige veglistene for spesialtransport m.m. Som ledd i denne prosessen ble det også vurdert om det er mulig å oppdatere listene oftere enn en gang i året. Utfallet av vurderingen ble at listene fra 2014 skal oppdateres to ganger i året. På sikt bør § 5-3 nr. 2 endres for å reflektere dette.

4.2 § 5-3 nr. 3 bokstav a

MEF er enige i at bestemmelsen om hvordan dimensjonene skal måles, samles på ett sted i forskriften. Instansen mener imidlertid at det må praktiseres et visst millimeter-skjønn ved måling av dimensjonene, blant annet med hensyn til lastsikringsutstyr og innfestingskroker for presenninger. **NLF** er uenig i at de største tillatte dimensjoner etter forskriften skal måles uten positiv toleranse, og mener det bør tas hensyn til standarder og unntak som beskrives i direktiv 97/27/EF.

Utstyr som i henhold til direktiv 97/27/EF, som nå er erstattet av forordning 1230/2012 (vedlegg I tillegg I tabell I og II), ikke skal tas med ved måling ved godkjenning skal heller

ikke tas med ved måling under bruk, selv om dette ikke fremgår av direkte av dagens vedlegg 1 pkt. 5. I Direktiv 96/53/EF artikkel 2 annet ledd uttaler at «Alle største tillatte dimensjoner angitt i vedlegg I skal måles i samsvar med vedlegg I til direktiv 70/156/EØF uten positiv toleranse.» Vi har ikke ansett det som nødvendig å uttrykke dette i dagens forskrift, som jo også uttaler at bredden skal måles uten toleranse. Dersom det oppleves at slikt utstyr likevel regnes med ved måling under kontroll på veg er det mulig å innta i Utekontrollveiledningen at utstyr i henhold til forordning 1230/2012 vedlegg I tillegg I tabell I og II ikke skal regnes med ved måling av kjøretøyets lengde og bredde.

Hva gjelder innfestingskroker for presenninger, er disse blant unntakene angitt i forordning 1230/2012 vedlegg I, tillegg I List of devices and equipment that are not required to be taken into account for the determination of the outermost dimensions, table II vehicle width: «13. *Devices for securing the tarpaulin and their protection not projecting by more than 20 mm where they are no more than 2,0 m from the ground level and no more than 50 mm where they are more than 2,0 m from the ground level. The edges shall be rounded to a radius of not less than 2.5 mm.*» Annet lastsikringsutstyr er derimot ikke omtalt, noe som har sammenheng med at forordningen i seg selv kun regulerer tillatt masse og dimensjoner ved *godkjenning*. Forordningen uttrykker også at utstyret listene i tabell I og II er uttømmende, slik at alt annet utstyr *skal* måles med ved *godkjenning*. At direktiv 96/53/EF som styrer de største tillatte dimensjoner under *bruk* viser til dette direktivet, innebærer imidlertid at det kun er utstyret som er unntatt fra måling ved *godkjenning* som er unntatt ved måling under *bruk*.

4.3 § 5-3 nr. 3 bokstav b

Statens vegvesen Region vest mener bestemmelsen bør uttale at «I angivelse av kjøretøys eller vogntogs lengde og bredde i dette kapitlet **og vedlegg 1 og 2** er gods medregnet dersom ikke annet fremgår av vedkommende bestemmelse», fordi transportørene forholder seg til veglistene, og at det i veglistene også bør fremgå at gods er medregnet dersom ikke annet fremgår av vedkommende bestemmelse.

Henvisningen til vedlegg 1 og 2 i dagens bestemmelse viser til de materielle bestemmelsene i vedlegg 1 pkt. 1 til 5 og vedlegg 2 pkt. 1 og 2. Disse bestemmelsene vil etter revisjonen ikke lenger være å finne i vedleggene, men i kapittel 5. Henvisningene til vedlegg 1 og 2 vil da være misvisende. I den grad det siktes mot største tillatte lengde og eventuelt bredde som angitt i veglistene, er disse etter både gjeldende og foreslått regelverk knyttet opp mot de materielle bestemmelsene. Angivelse av største tillatte vogntoglengde forteller hvilken kolonne i tabell 4 som gjelder for den aktuelle vegen. Vegdirektoratet anser derfor ikke at det er grunn til å innta henvisning til vedleggene i § 5-3 nr. 3 bokstav b.

4.4 § 5-3 nr. 4

Statens vegvesen Region nord er enige i bestemmelsen om tilhengerredskap i § 5-3 nr. 4 første ledd, og i overgangsregelen for kjøretøy som er førstegangsregistrert før 1. januar 1995 i annet ledd. *NLF* mener at bestemmelsen om tilhengerredskap inneholder en definisjon, som hører hjemme i forskriftens § 1-2.

Vegdirektoratet bemerker at denne bestemmelsen egentlig ikke er en definisjon, men en angivelse av at forskriftens uttrykk «tilhenger» må forstås som også å omfatte disse to kjøretøytypene. Se for øvrig omtale i punkt 3.6.3.

4.5 Forskriftstekst

§ 5-3 Bruk av offentlig veg, dispensasjoner

1. Kjøretøy og vogntog må ikke brukes eller tillates brukt på offentlig veg med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Hvis ikke må det være gitt dispensasjon. Slik dispensasjon er likevel ikke nødvendig for kjøretøy i internasjonal transport på veg angitt som Bk10 19,50-veg i veglister gitt med hjemmel i denne paragraf nr. 2 bokstav a når direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF er oppfylt.
2. Denne forskrift har to vedlegg. Disse vil komme i ny utgave hvert år.
 - a. Vedlegg 1
 1. Vedlegg 1 inneholder veglister som angir hvilke totalvekter og dimensjoner som er tillatt på den enkelte riksvegstreking uten dispensasjon. Vedlegget inneholder også en egen riksveglister for tømmertransport med tillatt vogntoglengde 24,00 meter og tillatt totalvekt inntil 60 tonn, samt riksveglister for modulvogntog med tillatt lengde inntil 25,25 meter og tillatt totalvekt inntil 60 tonn.
 2. Regionvegkontoret kan utarbeide tilsvarende veglister for fylkesveger og kommunale veger. Slike veglister er del av denne forskrift.
 - b. 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. Regionvegkontoret kan utarbeide tilsvarende veglister for fylkesveger og kommunale veger. Slike veglister er del av denne forskrift.
3. Ved måling av de største tillatte dimensjoner gjelder følgende:
 - a. De største tillatte dimensjoner som angis i dette kapitlet skal måles uten positiv toleranse. Det samme gjelder dimensjoner angitt i dispensasjon gitt med hjemmel i dette kapittel og § 6-2 annet ledd.
 - b. I angivelse av kjøretøyets eller vogntogets lengde og bredde i dette kapitlet er gods medregnet dersom ikke annet fremgår av annen bestemmelse.
4. Når det i dette kapitlet omtales tilhenger, slepvogn, påhengsvogn og semitrailer, omfattes også tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap med mindre annet fremkommer direkte av annen bestemmelse.

Når det i dette kapitlet omtales motorvogn N2 og N3, omfattes også lastebil og trekkbil registrert første gang før 1. januar 1995 med tillatt totalvekt over 3 500 kg. Når det i dette kapitlet omtales slepvogn O3 og O4, påhengsvogn O3 og O4 eller semitrailer O3 og O4 omfattes også slepvogn, påhengsvogn eller semitrailer registrert første gang før 1. januar 1995 med tillatt totalvekt over 3 500 kg.

5. § 5-4 Nærmere bestemmelser om største tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg

En av hovedoppgavene i revisjonen av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg var å flytte alle materielle bestemmelser ut av vedlegg 1 og 2 og over i selve forskriften. I forslaget § 5-4 er alle bestemmelsene i vedlegg 1 pkt. 1 til 5 samlet. Det gjøres enkelte endringer og presiseringer i enkelte av disse bestemmelsene.

5.1 § 5-4 nr. 1 Tillatt aksellast, boggilast og trippelboggilast for offentlig veg

5.1.1 § 5-4 nr. 1 innledende tekst

Statens vegvesen Region midt ønsker at den innledende teksten i § 5-4 nr. 1 skal uttale at «Aktuell aksellast kan begrenses ut fra det som er angitt i kjøretøyets vognkort», fordi det senere i teksten henvises til § 5-4 men ikke til § 5-1.

Både dagens og forslaget § 5-1 er en hovedregel som gjelder for hele kapittel 5 og vedleggene, uavhengig av om de enkelte bestemmelsene uttaler at tillatte vekter også begrenses av det som angis i kjøretøyets vognkort. I bestemmelsene om tillatte vekter for spesialtransport gjentas det heller ikke at tillatte vekter etter vognkortet ikke skal overskrides, verken i de gjeldende eller de foreslåtte bestemmelsene. Dagens vedlegg 1 pkt. 2 (tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy) og pkt. 3 (tillatt totalvekt for vogntog) uttaler begge at tillatt totalvekt, i tillegg til å begrenses av tabellene, også begrenses av det som angis i kjøretøyets vognkort. Dagens vedlegg 1 pkt. 1 inneholder ingen tilsvarende formulering. Ettersom forslaget § 5-4 nr. 2 og 3 vil inneholde en slik formulering, anser vi av hensyn til systematikken i regelverket at det er fornuftig at også nr. 1 uttaler at «aktuell aksellast kan begrenses ut fra det som er angitt i kjøretøyets vognkort».

5.1.2 § 5-4 nr. 1 bokstav a tabell 1 fotnote 1

Statens vegvesen Region midt ønsker endringer i fotnote 1 til tabell 1. For fotnote 1, som angir at dersom et kjøretøy har mer enn en drivende aksel, vil tillatt aksellast kun være 11,5 tonn på én av disse. Regionen spør hvordan dette kravet forholder seg til justerbar akseltrykkfordeling hvor aksellasten på drivakselen kan bli opptil 19 + 1 tonn.

Bestemmelser for bruk av løftbare aksler, herunder tillatt aksellast, ble foreslått lenger ned i bestemmelsen. I likhet med dagens vedlegg 1 pkt. 1 bokstav a tabell 1, angir forslaget § 5-4 nr. 1 bokstav a tabell 1 11,5 tonn som største tillatte aksellast for drivaksel. Dette fordi 11,5 tonn er den største tillatte aksellasten for drivaksel, også når motorvognen er utstyrt med løftbar eller belastbar aksel. Vegdirektoratet foreslo imidlertid å gi en spesialregel i § 5-4 nr. 1 bokstav c om når det er tillatt å overskride 11,5 tonn aksellast ved bruk av løftbar/belastbar aksel. Som beskrevet i del II pkt. 3.2 er arbeidet med å gi en slik regel utsatt, og kommentarer som berører de foreslåtte bestemmelsene om bruk av løftbare og belastbare aksler vil ikke bli behandlet i denne oppsummeringen.

5.1.3 § 5-4 nr. 1 bokstav a tabell 1 fotnote 2 og nr. 2 tabell 2 fotnote 2

Statens vegvesen Region midt viser til at dagens formulering av fotnote 2 til tabell 1 er upresist oversatt fra direktiv 96/53/EF, og mener ordlyden bør være «... og den enkelte aksels tillatte aksellast ikke overskrider 9,5 tonn». Regionen påpeker det samme angående fotnote 2 til tabell 2 (tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy).

Vegdirektoratet anser at den foreslåtte ordlyden med «tillatt last» kan forstås som et tilleggskrav, ved at kravet knyttes til akslenes tekniske vekt. Bestemmelsen er ment å regulere den aktuelle aksellasten, altså aksellasten i bruk på vegen. Vi mener derfor at den gjeldende ordlyden får frem et mer korrekt budskap. Vi ønsker derfor ikke å endre denne.

5.1.4 § 5-4 nr. 1 bokstav a Endringer i krav til akselavstand for trippelboggi

Forslag til § 5-4 nr. 1 bokstav a tabell 1 avviker fra gjeldende Vedlegg 1 pkt. 1 tabell 1 ved at dagens tabell anser en akselkombinasjon som trippelboggi dersom avstanden er til og med 1,80 meter, mens forslaget trekker denne grensen ved 1,79 meter. Endringen fremgår kun av forskriftsteksten og er ikke omtalt i høringsnotatet. Det kreves dermed en centimeter mindre avstand før akslene kan anses som enkeltaksler og aksellastene for enkeltaksler påberopes. Endringen er altså minimal, og Vegdirektoratet antar at konsekvensene blir små i praksis.

5.2 § 5-4 nr. 2 Største tillatte totalvekt for kjøretøy

5.2.1 Instansens kommentarer

NHO Transport merker seg at største tillatte totalvekt for leddbuss nå er harmonisert med direktiv 96/5/EF.

Statens vegvesen Region midt uttaler semitrailer med boggi med boggiavstand 1,30 – 1,79 m og en etterfølgende tvangsstyrt aksel i avstand over 1,79 m, og der minst de faste akslene har tvillingmonterte hjul er en gammel særnorsk henger/akselkombinasjon, og at tillatt totalvekt for slik semitrailer bør settes til 24 tonn som for andre semitrailere med tre og flere aksler med og uten tvangsstyring. **NLF** ar avgitt to kommentarer vedrørende muligheten for å ha totalvekt inntil 27 tonn for slike semitrailere. Instansen ønsker for det første at semitrailere hvor *alle* aksler har styring bør kunne ha tilsvarende tillatt totalvekt som de ovennevnte. For det andre ønsker instansen at ordningen utvides slik at semitrailere med tett/langboggi eller 2x langboggi kan ha totalvekt inntil 27 tonn.

Statens vegvesen Region midt ønsker den samme endringen i tabellens fotnote 2 som i § 5-4 nr. 1 bokstav a. Vi viser til drøftelsen av dette innspillet i punkt 5.1.2.

5.2.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet bemerker først at endring av bestemmelsene om tillatt totalvekt for semitrailer ikke har vært foreslått i høringen. I høringsnotatet uttalte vi også at ordningen skulle vurderes i forbindelse med utredningen av om det er hensiktsmessig å harmonisere de norske totalvektsbestemmelsene med bestemmelsene i direktiv 96/53/EF. Prosjektet er nå avsluttet, og konklusjonen ble at en slik harmonisering inntil videre ikke er aktuell. Det ble ikke konkludert hvorvidt vi skal gjøre endringer i regelen om 27 tonn tillatt totalvekt for semitrailer, verken med hensyn til å utvide eller å fjerne regelen. Gjeldende regel vil derfor opprettholdes inntil videre.

5.3 § 5-4 nr. 3 Største tillatte totalvekt for vogntog

I forslag til forskriftstekst har Vegdirektoratet laget en ny tabell for tillatt totalvekt for vogntog bestående av motorvogn og påhengsvogn eller semitrailer (tabell 3b), som skal reflektere begrensningene i tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy. **Statens vegvesen Region øst** påpeker to feil i denne tabellen:

- største tillatte totalvekt for vogntog bestående av motorvogn med 2 aksler med slepvogn/semitrailer med 2 aksler med avstand over 1,79 m skal være **37 tonn**
- største tillatte totalvekt for vogntog bestående av motorvogn med 3 aksler og påhengsvogn/semitrailer med 2 aksler med avstand over 1,79 m skal være **44 tonn**

I tillegg mener Region øst at dagens tabell 3b er tilstrekkelig oversiktlig og enklere uten oppdelingen.

Tabell 2 skiller mellom toakslet påhengsvogn og semitrailer med akselavstand til og med 1,79 meter, og med akselavstand over 1,79 meter. Tillatt totalvekt for toakslet påhengsvogn og semitrailer hvor akslene har avstand t.o.m. 1,79 meter, altså boggiaksel, er 18 tonn. Når akselavstanden er *over* 1,79 meter, anses akslene som enkeltaksler, og summen av tillatte aksellaster tonn og dermed også tillatt totalvekt etter tabell 2 blir 20 tonn. De to rubrikkene i tabell 3b som Region øst viser til, henviser til semitrailerne som etter tabell 2 har tillatt totalvekt 20 tonn. Selv om tabell 3b omtaler «påhengsvogn og semitrailer med to aksler i avstand over 1,79 meter, kan bare semitrailer med slik akselavstand, og som i tillegg har tvillingmonterte hjul og hvor den siste akselen er tvangsstyrt, ha totalvekt 20 tonn. Påhengsvogner og semitrailere med den påkrevde akselavstanden men som ikke har tvillingmonterte hjul og tvangsstyring, er fortsatt begrenset til 18 tonn. Forslag til ny tabell 3b avviker ikke fra systematikken i gjeldende tabell 3b på dette punktet. Største tillatte totalvekt for vogntog bestående av toakslet motorvogn (tillatt totalvekt 19 tonn) med toakslet påhengsvogn eller semitrailer med akselavstand over 1,79 meter (tillatt totalvekt 20 tonn) blir etter dette 39 tonn. Største tillatte totalvekt for vogntog bestående av treakslet motorvogn (tillatt totalvekt 26 tonn) og toakslet påhengsvogn eller semitrailer med akselavstand over 1,79 meter (tillatt totalvekt 20 tonn) blir 46 tonn. Verdiene som er oppgitt i tabell 3b er altså riktige.

Vegdirektoratet anser at vårt forslag til inndeling av tabell 3b gir et riktigere bilde av virkeligheten, da dagens tabell kan gi inntrykk av at også vogntog bestående av motorvogn med 3 aksler med påhengsvogn eller semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 m kan ha totalvekt inntil 50 tonn. Selv om det i og for seg fremgår av den innledende teksten i dagens vedlegg 1 pkt. 3 bokstav b og forslaget § 5-4 nr. 3 bokstav b at ingen av kjøretøyene i vogntoget kan ha totalvekt over det som fremgår av tabellen i nr. 2, anser vi det som uheldig at totalvektstabellen angir at nevnte vogntog kan ha totalvekt inntil 50 tonn.

Ved en nærmere gjennomgang har det også vist seg at en tilsvarende justering er nødvendig i et par av de andre rubrikkene i tabell 3b. Dette gjelder følgende rubrikker:

- største tillatte totalvekt for vogntog bestående av motorvogn med 2 aksler med slepvogn/semitrailer med 2 aksler skal på Bk8 være **28 tonn** (motorvogn max. 16 t + tilhenger max. 12 t = 28 t)
- største tillatte totalvekt for vogntog bestående av motorvogn med 2 aksler med slepvogn/semitrailer med 2 aksler med avstand over 1,79 m skal på BkT8/50 og BkT840 være **32 tonn** (motorvogn max. 16 t + tilhenger max. 16 t = 32 t)
- største tillatte totalvekt for vogntog bestående av motorvogn med 3 aksler med slepvogn/semitrailer med 2 aksler med avstand over 1,79 m skal på BkT8/50 og BkT840 være **38 tonn** (motorvogn max. 22 t + tilhenger max. 16 t = 38 t)

Tabell 3b vil justeres i henhold til dette. Endringene innebærer i likhet med justeringene foreslått i høringen ingen realitetsendring, da tillatt totalvekt for vogntog uansett begrenses av summen av tillatt totalvekt for enkeltkjøretøyene etter tabell 2.

5.4 Minsteavstand

Etter gjeldende Vedlegg 1 nr. 4 bokstav a nr. 6 er det ikke tillatt med avstand mellom motorvognens bakaksel og tilhengerens foraksel (minsteavstand) mindre enn 3,00 meter for

motorvogn med slep-/påhengsvogn. Etter vedleggets nr. 3 tabell 3a og 3b er det imidlertid tillatt å kjøre med vogntog med minsteavstand under 3,00 meter. Regelverket dermed motstridende på dette punktet.

I høringsbrevet ble det foreslått å fjerne muligheten til å kunne kjøre med vogntog bestående av motorvogn med slepvogn/påhengsvogn med minsteavstand under 3,00 meter. Hensikten var å fjerne motstriden i regelverket og å harmonisere vårt nasjonale regelverk med bestemmelsene i direktiv 96/53/EF. Etter direktivets Vedlegg I nr. 4.2 tillates ikke kortere avstand mellom motorvognens bakaksel og tilhengerens enn 3,00 meter.

Høringsinstansene ble eksplisitt bedt om å komme med kommentarer om på hvilke konsekvenser det vil få dersom muligheten til å kjøre med en minsteavstand under 3,00 meter ble fjernet.

5.4.1 Instansenes kommentarer

NLF har avgitt kommentar om at de ikke anser det for å være relevant og at de ikke finner noen grunn til å beholde muligheten for å kjøre med minsteavstand under 3,00 meter, da dette virker som en selvmotsigelse. Instansen henviser videre til de svenske bestemmelsene i «Lasta Lagligt» som fremstår som enkle og tydelige. *Statens vegvesen Region sør* uttaler at de ikke ser noen negative konsekvenser ved å kreve en minsteavstand på minst 3 meter, og at de ønsker et slikt krav. *Statens vegvesen Region nord* bemerker at de ikke ser noen problemer i forhold til tømmer og modulvogntog, men at de er usikre på resten. De øvrige høringsinstansene hadde ingen kommentarer på dette punktet.

5.4.2 Vegdirektoratets vurdering

5.4.2.1 Avgrensning av forbudets virkeområde

Vegdirektoratet har merket seg at ikke har kommet noen spesielle innvendinger til forslaget om at det ikke skal være tillatt å kjøre med en minsteavstand på under 3,00 meter. Etter en nærmere vurdering ser vi imidlertid at forslaget vil få noen utilsiktede og uheldige konsekvenser. Dersom en minsteavstand under 3,00 meter forbys vil forbudet også ramme kjøring med personbil, varebil eller traktor påkoblet en tilhenger. Dette var ikke tilsiktet.

Årsaken til dette er at virkeområdene for totalvektstabellen for vogntog i det norske regelverket og bestemmelsene i direktiv 96/53/EF er forskjellige. Totalvekttabellen for vogntog i det norske regelverket omfatter alle typer motorvogner med slep eller påhengsvogn, mens virkeområdet til direktiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2002/7/EF er avgrenset til kjøretøy i kategoriene M2, M3 og deres tilhengere i kategori O samt N2 og N3 og på deres tilhengere i kategori O3 O4 jf. artikkel 1 nr. 1 bokstav a).

Etter en nærmere vurdering finner Vegdirektoratet at forslaget om å fjerne muligheten for å kjøre med en minsteavstand under 3,00 meter for all kjøring med motorvogn med slep/påhengsvogn vil få konsekvenser langt utover det som er tilsiktet. Dette forslaget blir derfor ikke gjennomført.

Vegdirektoratet anser det imidlertid som nødvendig å innføre krav om minsteavstand på 3,00 meter for de kjøretøykombinasjonene som omfattes av direktiv 96/53/EF. Bakgrunnen for dette er at alle stater i EØS-området er forpliktet til å gjennomføre dette kravet i sine nasjonale bestemmelser jf. direktivets artikkel 4 nr. 4 jf. Vedlegg I nr. 4.2. Kravet vil da

gjelde for all ordinær trafikk med motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn. Vogntog som faller inn under unntaksbestemmelsene i art 4 nr. 3 og 4 omfattes ikke av kravet om minsteavstand i direktivet.

For å bringe vårt nasjonale regelverk i harmoni med bestemmelsene i direktiv 96/53/EF er det nødvendig å foreta noen presiseringer i regelverket, for å få frem at kravet om minsteavstand minst 3,00 meter kun gjelder for kjøretøy som er omfattet av direktivet.

5.4.2.2 Særlige transporter

Etter direktiv 96/53 EF artikkel 4 kan medlemsstatene selv bestemme hvorvidt de ønsker å tillate at transporter som faller inn under unntaksbestemmelsene i artikkel 3 og artikkel 4 ikke må følge kravet om minsteavstand i direktivets artikkel Vedlegg 1 pkt. 4.2.

Vegdirektoratet antar at det ikke vil få noen praktisk betydning at også transporter som omfattes av direktivets unntak utført motorvogn N2 og N3 med slep- eller påhengsvogn i kategorien O3 og O4 må oppfylle kravet til minsteavstand på minst 3 meter. Kravet vil således gjelde for tømmertransport, transport av husmoduler, transport av kjøretøy og transport av et udelbart kolli uten dispensasjon jf §§ 5-5 til 5-7 i ny forskrift.

Tatt i betraktning at ingen i bransjen har protestert på forslaget til kravet om minsteavstand, formodes det at transporter av ovennevnte type i praksis ikke har behov for å kjøre med minsteavstand under 3,00 meter.

5.4.2.3 Kravets plassering i regelverket

Kravet om minsteavstand er relevant to steder i det norske regelverket. Det ene er i tilknytning til totalvektstabellen for vogntog jf. forslaget til ny forskrift § 5-4 nr. 3 tabell 3a 3b. Det andre stedet er i tilknytning til de generelt største tillatte dimensjoner for kjøretøy og vogntog jf. forslaget til ny forskrift § 5-4 nr. 4.

Det kan anføres at det er tilstrekkelig at forbudet mot minsteavstand på under 3,00 meter for tunge kjøretøy kommer til uttrykk på et sted i forskriften. Lov- og forskriftsverket i Norge har i likhet med de fleste andre land en fragmentarisk struktur. Dette medfører at man ofte må trekke inn flere bestemmelser for å løse et juridisk spørsmål. Vanligvis legger man til grunn at brukeren av lover og forskrifter vet at regelverket har en fragmentarisk struktur og har tilstrekkelig kjennskap til regelverket for øvrig til selv å finne frem til andre aktuelle bestemmelser.

Det kan imidlertid tenkes unntak fra dette dersom regelverket dersom det er fare for at leseren vil overse sentrale sammenhenger mellom bestemmelsene. Dette kan særlig gjelde regelverk som henvender seg til personer (forbrukere eller andre) som er uvant med å lese en lov eller forskriftstekst. Brukerne av regelverket om de største tillatte vekt og dimensjoner for offentlig veg er først og fremst aktørene i tungtransportbransjen. Vegdirektoratet mener derfor at det er gode grunner for å plassere det generelle forbudet mot minsteavstand under 3,00 meter for tunge kjøretøy i begge bestemmelsene.

5.4.2.4 Konklusjoner

På bakgrunn av ovennevnte vurderinger vil det vedtas at følgende ordlyd legges til som bokstav c i § 5-4 nr. 3:

For vogntog bestående av motorvogn M2 M3 med slepvogn eller påhengsvogn skal minsteavstanden ikke være mindre enn 3,00 meter. Det samme gjelder vogntog bestående av motorvogn N2 N3 med slepvogn eller påhengsvogn O3 O4.

Ordlyden i forskriftsforslagets § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 6 vedtas som følger: *For vogntog bestående av motorvogn kategoriene M2 M3 med slepvogn eller påhengsvogn skal avstanden mellom bakerste aksel på motorvogn til forreste aksel på tilhenger (minsteavstand) ikke være mindre enn 3,00 meter. Det samme gjelder for vogntog bestående av motorvogn N2 N3 med slepvogn eller påhengsvogn O3 O4.*

5.5 § 5-4 nr. 4 Tillatt kjøretøy- og vogntoglengde for offentlig veg

5.5.1 Instansenes kommentarer

Statens vegvesen Region vest mener punktet bør ha overskrift «Tillatt kjøretøy- og vogntoglengde for offentlig veg, **med eller uten last**».

NHO Transport etterlyser en permanent forskriftsfesting av ordningen med lengre busser i Trollstigen. **Region midt** spør om det er korrekt å plassere spesialbestemmelsen om Trollstigen som fotnote til tabell 4 i gjeldende vedlegg 1 og forslaget § 5-4 nr. 4 bokstav a.

NHO Transport viser til at kjøretøylengden for busser som er innrettet for kombinert transport av personer og gods ikke er endret. De mener en slik lengde er en viktig sak for busselskaper i grisgrendte strøk der kombinertbusser anses som effektivt og rasjonelt. De viser for eksempel til et busselskap som kjører for Riksteateret. Slike oppdrag er avhengig av en kjøretøylengde på kombinertbusser på inntil 15 meter.

NLF påpeker at de tidligere har gitt uttrykk for at medsporende aksler må låses over en viss hastighet. Forbundet mener dette er nødvendig fordi medsporende aksler kan medføre at den bakre delen av semitrailereren «drifter» utover i svingen, som igjen kan føre til at denne sporer lengre ut i svingen enn semitrailerens spor. Låsing av styrbar aksel motvirker dette. Instansen ønsker derfor et krav om automatisk låsing av slik aksel ved 50 km/t.

Ruter har ingen direkte kommentarer til forslaget, men påpeker at de tidligere har sett på muligheten for å benytte såkalte «superbusser» med lengde 24 meter, at de trolig snart vil se på denne muligheten igjen på de mest belastede linjene.

5.5.2 Vegdirektoratets vurderinger

Forslagets § 5-4 nr. 4 har samme overskrift som dagens vedlegg 1 pkt. 4, som ikke spesifiserer om lengdene som angis gjelder med eller uten last. Det følger imidlertid både av gjeldende § 5-2 nr. 3 første ledd og forslaget § 5-3 nr. 3 bokstav b at dimensjonene som angis gjelder *med gods* med mindre annet er spesifisert i den enkelte bestemmelse.

Adgangen til å benytte busser med lengde inntil 13,10 m på nærmere angitte vilkår i Trollstigen er nå gjort permanent, jf. pressemelding fra Samferdselsdepartementet 20. desember 2012⁴. Løsningen ble valgt for å synliggjøre at tillatt lengde for 3-akslet buss på 12,40-veg er 12,40 meter, bortsett fra i Trollstigen hvor tillatt lengde for slik buss er 13,10 m.

⁴ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/pressecenter/pressemeldinger/2012/proveordningen-med-lengre-busser-i-troll.html?id=710732>

Med plasseringen i gjeldende vedlegg 1 pkt. 4 og forslaget § 5-4 nr. 4 fremgår det også klart at det ikke bare gjelder et unntak fra veglisten for Møre og Romsdal, men også fra vedlegg 1 pkt. 4.

Vegdirektoratet viser til at en endring av reglene for tillatt lengde for kombinertbusser ikke har vært en del av denne høringen. En endring i denne reglen kan derfor ikke gjennomføres i denne høringsoppsummeringen. Vi viser likevel til at regelen om maks lengde på 12,40 m for buss som kan transportere personer og gods opprinnelig var tenkt for å sikre at slike busser uten løyve ikke skulle konkurrere med den vanlige godstransporten. Vegdirektoratet innvilger derfor dispensasjon fra lengdekravet der det er klart at bussen ikke benyttes i konkurranse med vanlig godstransport.

Vegdirektoratet utreder i skrivende stund hvorvidt det skal gjennomføres en høring om å innføre et krav i norsk regelverk om låsing av medsporende aksel ved en viss hastighet.

5.6 § 5-4 nr. 5 Tillatt kjøretøybredde for offentlig veg

Forslagets § 5-4 nr. 5 er en videreføring av gjeldende vedlegg 1 pkt. 5. I bestemmelsens første ledd gjøres ingen endringer, mens det i annet ledd foreslås en mindre språklig justering for å gjøre forskriftsteksten samsvarende med bestemmelsen i direktiv 96/35/ EF art. 2 syvende strekpunkt. I tillegg ble det i høringsnotatet uttalt at «Forskriftsteksten forutsetter at dersom et kjøretøy skal oppfylle kravene for å få 2,60 meter bredde må det ha utstyr som i forhold til påregnelige temperaturforskjeller, må ha en tilstrekkelig effekt til både å kontrollere, regulere og holde ønsket temperatur».

Norsk Industri Påbyggergruppen støtter forslaget om presisering av hvilke kjøretøy som kan ha bredde inntil 2,60 m i bestemmelsens annet ledd. Instansen ønsker at høringsnotatets presisering av hvordan bestemmelsen skal forstås, også bør tas inn i selve forskriftsteksten. Dette for å unngå såkalte «paragrafvarmere». **Statens vegvesen Region midt** stiller også spørsmål om hvilke krav et temperaturregulert kjøretøy skal oppfylle, og om kravet til regulert temperatur skal være det samme ved utetemperaturer mellom -40 og +35 grader.

Endringen i høringsbrevet ble foreslått for å lage samsvar mellom de norske og EØS-rettslige reglene på dette punktet. Ettersom de EØS-rettslige reglene ikke presiserer nærmere hva som ligger i at kjøretøyet er «spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur», er det fare for at en presisering i den norske regelen gjør denne strengere enn direktivets bestemmelse. En slik presisering kan altså innebære at et kjøretøy som tillates brukt med bredde 2,60 meter i internasjonal transport i EØS, ikke tillates brukt til slik transport i Norge, fordi de norske kravene til temperaturregulerte kjøretøy er strengere enn direktivets. Dette vil i så fall stride mot direktivets artikkel 3.

Disse vilkårene har heller ikke vært hørt. Vegdirektoratet antar at en tilføyelse av vilkår for at et kjøretøy skal kunne anses som temperaturregulert vil få konsekvenser for en del transportører, noe som tilsier at det må på høring. I tillegg må vi som sagt utrede om vi faktisk har anledning til å gi slike vilkår uten å komme på kant med 96/53/EF.

5.7 Forskriftstekst

§ 5-4 Nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg

1. Tillatt aksellast, boggilast og trippelboggilast for offentlig veg

a. Aksellasttabell:

Største tillatte aksellast og last fra akselkombinasjon på veger i de forskjellige bruksklasser (Bk) er angitt i tabell 1. Aktuell aksellast kan begrenses ut fra det som er angitt i kjøretøyets vognkort.

Tabell 1

Aksel/ akselkombinasjon	Akselavstand i meter	Tonn			
		Bk10	BkT8	Bk8	Bk6
Aksellast (frirullende hjul)		10	8	8	6
Aksellast drivaksel		11,5 ¹	8	8	6
Last fra to aksler	1,30 – 1,79 (boggi)	18 ^{1,2}	14	12	9
	1,20 – 1,29 (boggi)	16	12	12	9
	0,80 – 1,19	15	11,5	11,5	8,5
	Under 0,80	10	8	8	6
Trippelboggi	1,30 – 1,79 ³	24	19	16	12
	1,00 – 1,29 ⁴	22	18	16	12
	Under 1,00 ⁴	16	12	12	9

1 11,5 tonn bare på én drivaksel

2 19 tonn på motorvogn når drivakselen har tvillingmonterte hjul og luftfjæring eller tilsvarende fjæring iht. direktiv 96/53/EF, eller når hver drivaksel har tvillingmonterte hjul og ingen av akslene overskrider 9,5 tonn

3 Begge avstander

4 En eller begge avstander

b. Fordeling av lasten i boggi eller trippelboggi:

I akselkombinasjoner med to eller tre aksler må ikke vekten fra noen aksel overskride den aksellast som er tillatt etter tabellen under a.

c. Buss:

Aksellasten for buss med luftfjæring eller tilsvarende fjæring, jf. fotnote 2 til aksellasttabellen under a, kan økes med 1 tonn på veger i Bk8 og høyere, men ikke ut over 11,5 tonn på drivaksel. Boggilasten kan økes med 2 tonn, men ikke ut over 14 tonn i Bk8 og T8 og 19 tonn i Bk10.

2. Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy på offentlig veg

Største tillatte vekt av enkeltkjøretøy på veger i de forskjellige bruksklasser er angitt i tabell 2. Aktuell tillatt kjøretøyvekt kan begrenses ut fra aksellasttabellen (tabell 1) og det som er angitt i kjøretøyets vognkort.

Tabell 2 Kjøretøyvekttabell

Tabell 2

		Tonn					
		Bk10		BkT8		Bk8	Bk6
		50	42	50	40	32	28
Motorvogn med 2 aksler		19	19	16	16	16	12
Motorvogn med 3 aksler		26	26	22	22	20	16
Motorvogn med 4 aksler og flere ^{1,2,3} og avstand fra første til siste aksel	mindre enn 5,40 m	26	26	22	22	20	16
	5,40 m – 5,59 m	30	30	26	26	22	16
	5,60 m – 5,79 m	31	31	27	27	23	17
	5,80 m eller større	32	32	28	28	24	18
Leddbuss		28	28	24	24	24	18

Slepvogn og dolly med semitrailer med 2 aksler	20	20	16	16	16	12
Slepvogn og dolly med semitrailer med 3 aksler	28	25	22	22	19	15
Slepvogn og dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere	30	25	28	24	19	17
Påhengsvogn/ semitrailer med 1 aksel ⁴	10	10	8	8	8	6
Påhengsvogn/ semitrailer med 2 aksler ⁴	18	18	14	14	12	9
Semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 m med tvillingmonterte hjul der siste akselen er tvangsstyrt ^{4,5}	20	20	16	16	16	12
Påhengsvogn/ semitrailer med 3 aksler og flere ⁴	24	24	19	19	16	12
Semitrailer med boggi med boggiavstand 1,30 – 1,79 m og en etterfølgende tvangsstyrt ⁵ , og der minst de faste akslene har tvillingmonterte hjul ⁴	27	27	22	22	20	15

1 Både fotnote 2 og 3 må være oppfylt. Hvis ikke, er tillatt vekt som for 3-akslet motorvogn.

2 Under forutsetning av at drivakselen har tvillingmonterte hjul og luftfjæring i henhold til direktiv 96/53/EF, eller hver drivaksel har tvillingmonterte hjul og ingen av akslene overstiger 9,5 t

3 Under forutsetning av 2 styrende aksler der den ene kan være friksjonsstyrt

4 Sum aksellast

5 Tvangsstyring er et system der tilhengerens aksler styres automatisk når vinkelen mellom lengdeakslene på bil og tilhenger endres. Joystick- og friksjonsstyring er ikke å betrakte som tvangsstyring.

3. Tillatt aktuell totalvekt på offentlig veg

- Tillatt aktuell totalvekt for de forskjellige vogntog på de forskjellige bruksklasser er oppført i tabell 3a og 3b og er avhengig av minsteavstanden. Med minsteavstand menes avstanden fra bakerste aksel på motorvogn til fremste aksel på tilhenger.
- Motorvognens og tilhengerens tillatte aktuelle vekter begrenses eventuelt av aksellasttabellen, tabell 1, kjøretøyvekttabellen, tabell 2 og tillatte vekter etter vogntogkortet.

Vogntogvekten begrenses eventuelt av slike tillatte vekter etter motorvognens vogntogkort samt andre krav som gjelder vogntogvekter i forskrift om bruk av kjøretøy.

Tillatt aktuell vogntogvekt kan fordeles på kjøretøyene i vogntoget innenfor de rammene som er nevnt foran.

For vogntog bestående av motorvogn M2 eller M3 med slepvogn eller påhengsvogn skal minsteavstanden ikke være mindre enn 3,00 meter. Det samme gjelder vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 med slepvogn eller påhengsvogn O3 eller O4.

Tabell 3a Totalvektstabell for vogntog bestående av motorvogn med slepvogn

		Tonn						
Vogntog bestående av		Bk10		BkT8		Bk8	Bk6	
Motorvogn med	Slepvogn ¹ med	Minsteavstand, m	50	42	50	40	32	28
2 aksler	2 aksler ¹	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	39	39	32	32	32	24

	3 aksler ¹	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	47	42	38	38	32	27
	4 aksler og flere ¹	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	47	42	40	40	32	28
3 aksler	2 aksler ¹	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 til og med 3,69	40	40	38	38	30	24
		3,70 og større	46	42	38	38	32	27
	3 aksler ¹	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 til og med 3,69	47	42	44	40	32	28
		3,70 og større	50	42	44	40	32	28
	4 aksler og flere ¹	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 og større	50	42	50	40	32	28
4 aksler og flere	2 aksler ¹	Mindre enn 3,00	32	32	28	28	24	18
		3,00 til og med 3,69	47	42	43	40	32	28
		3,70 og større	50	42	43	40	32	28
	3 aksler og flere ¹	Mindre enn 3,00	32	32	28	28	24	18
		3,00 og større	50	42	50	40	32	28

¹ Gjelder ikke for slepvogn hvor samtlige innbyrdes akselavstander er under 3,00 meter. For disse gjelder vogntogvekten som for vogntog med påhengsvogn/semitrailer med 3 aksler etter tabell 3b.

Tabell 3b Totalvektstabell for vogntog bestående av motorvogn med påhengsvogn eller semitrailer

Vogntog bestående av:		Minsteavstand, m	Tonn					
Motorvogn med	Påhengsvogn / semitrailer med		Bk10		BkT8		Bk8	Bk6
			50	42	50	40	32	28
2 aksler	1 aksel	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	29	29	24	24	24	18
	2 aksler	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 til og med 3,19	34	34	30	30	26	21
		3,20 til og med 3,39	35	35	30	30	27,1	21
		3,40 til og med 3,69	36	36	30	30	28	21
		3,70 og større	37	37	30	30	28	21
	2 aksler i avstand over 1,79 m	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 til og med 3,39	37	36	32	32	28	23
		3,40 til og med 3,69	38	36,8	32	32	28,6	24
		3,70 og større	39	37,4	32	32	29	24
		3,70 og større	39	37,4	32	32	29	24
	3 aksler og flere ²⁾	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 til og med 3,39	37	36	35	35	28	23
		3,40 til og med 3,69	38	36,8	35	35	28,6	24
		3,70 til og med 3,99	39	37,4	35	35	29	24
		4,00 til og med 4,29	40	37,9	35	35	29,4	24
		4,30 til og med 4,59	41	38,5	35	35	29,8	24
		4,60 til og med 4,89	42	39,1	35	35	30,3	24
		4,90 til og med 5,29	43	39,7	35	35	30,7	24
5,30 til og med 5,69		46	40,5	35	35	31,4	24	
5,70 til og med 6,09		46	41,3	35	35	32	24	
6,10 og større	46	42	35	35	32	24		
3 aksler	1 aksel	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15

		3,00 til og med 3,19	33	33	30	30	26	21
		3,20 til og med 3,59	34	34	30	30	26,7	21
		3,60 til og med 3,99	35	35	30	30	27,4	21
		4,00 til og med 4,39	36	36	30	30	28	21
	2 aksler	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 til og med 3,29	37	36	36	36	28	24
		3,30 til og med 3,59	38	36,6	36	36	28,4	24
		3,60 til og med 3,89	39	37,1	36	36	28,9	24
		3,90 til og med 4,09	40	37,7	36	36	29,3	24
		4,10 til og med 4,29	41	38,1	36	36	29,6	24
		4,30 til og med 4,49	42	38,4	36	36	29,9	24
		4,50 til og med 4,69	43	38,8	36	36	30,2	24
		4,70 til og med 5,19	44	39,2	36	36	30,5	24
		5,20 til og med 5,69	44	40	36	36	31,3	24
		5,70 til og med 6,19	44	41	36	36	32	24
		6,20 og større	44	42	36	36	32	24

2) Gjelder også for slepvogn hvor samtlige innbyrdes akselavstander er under 3,00 meter.

Tabell 3b forts.

Vogntog bestående av		Minsteavstand, m	Tonn						
Motorvogn med	Påhengsvogn / semitrailer med		Bk10		BkT8		Bk8	Bk6	
			50	42	50	40	32	28	
3 aksler	2 aksler i avstand over 1,79 m	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15	
		3,00 til og med 3,29	41	39	38	38	30	25	
		3,30 til og med 3,59	42	39,5	38	38	30,4	25,5	
		3,60 til og med 3,89	43	40	38	38	30,8	26	
		3,90 til og med 4,19	44	40,5	38	38	31,2	26,5	
		4,20 til og med 4,49	45	41	38	38	31,6	27	
		4,50 og større	46	41,5	38	38	32	27	
	3 aksler og flere ²⁾		Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
			3,00 til og med 3,29	41	39	41	39	30	25
			3,30 til og med 3,59	42	39,5	41	39,3	30,4	25,5
			3,60 til og med 3,89	43	40	41	39,7	30,8	26
			3,90 til og med 4,19	44	40,5	41	40	31,2	26,5
			4,20 til og med 4,49	45	41	41	40	31,6	27
			4,50 til og med 4,79	46	41,5	41	40	32	27
			4,80 til og med 5,09	47	42	41	40	32	27
			5,10 til og med 5,39	48	42	41	40	32	27
			5,40 til og med 5,69	49	42	41	40	32	27
			5,70 og større	50	42	41	40	32	27
			4 aksler og flere	1 aksel	Mindre enn 3,00	32	32	28	28
3,00 til og med 3,29	38	36			36	36	28	23	
3,30 til og med 3,59	39	36,5			36	36	28,4	23,5	
3,60 til og med 3,89	40	37			36	36	28,9	24	
3,90 til og med 4,19	41	37,5			36	36	29,3	24	
4,20 til og med 4,69	42	38			36	36	29,8	24	
4,70 til og med 5,19	42	39			36	36	30,5	24	
5,20 til og med 5,69	42	40			36	36	31,3	24	
5,70 til og med 6,39	42	41			36	36	32	24	

	2 aksler	6,40 og større	42	42	36	36	32	24
		Mindre enn 3,00	32	32	28	28	24	18
		3,00 til og med 3,39	42	38	42	38	29	25
		3,40 til og med 3,79	43	38,8	42	38,7	29,7	25,6
		3,80 til og med 4,09	44	39,6	42	39,4	30,4	26,1
		4,10 til og med 4,39	45	40,2	42	40	30,9	26,6
		4,40 til og med 4,69	46	40,8	42	40	31,5	27
		4,70 til og med 4,99	47	41,4	42	40	32	27
		5,00 til og med 5,29	48	42	42	40	32	27
		5,30 til og med 5,59	49	42	42	40	32	27
	5,60 og større	50	42	42	40	32	27	
	2 aksler i avstand over 1,79 m, 3 aksler og flere 2)	Mindre enn 3,00	32	32	28	28	24	18
		3,00 til og med 3,39	46	40	46	40	31	27
		3,40 til og med 3,79	48	41,5	47	40	32	27,5
		3,80 til og med 4,19	49	42	47	40	32	28
		4,20 og større	49	42	47	40	32	28

2) Gjelder også for slepvogn hvor samtlige innbyrdes akselavstander er under 3,00 meter.

4. Tillatt kjøretøy- og vogntog lengde for offentlig veg

- a. Offentlige veger har ulike tillatte største lengder. For den enkelte vegstrekning er slike lengder fastsatt i riksveglisten gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a og i veglister for fylkes- og kommunale veger. Følgende lengder er tillatt for enkeltkjøretøy og vogntog dersom ikke mindre lengde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i vegliste.

Tabell 4

Kjøretøy/vogntogtype	Tillatt lengde i meter		
	19,50 m-veger	15 m-veger	12,40 m-veger
Motorvogn unntatt buss	12,00	12,00	12,00
Tilhenger, unntatt semitrailer og slepvogn til bruk i 24,00 meter tømmervogntog	12,00	12,00	12,00
Motorvogn med semitrailer	17,50	15,00	12,40
Motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn	19,50	15,00	12,40
Buss med 2 aksler ³	13,50 ^{1,2}	13,50 ^{1,2}	12,40
Buss med 3 aksler eller flere ³	15,00 ¹	15,00 ¹	12,40 ⁴
Leddbuss ³	18,75	15,00	12,40
Buss med slepvogn eller påhengsvogn	18,75	15,00	12,40

1 12,40 m for buss som er innrettet for kombinert transport av personer og gods ut over bagasje og som ikke innehar nasjonalt eller internasjonalt ruteløyve

2 For buss registrert før 9. mars 2004 er tillatt lengde 15,00 meter. Dette gjelder inntil 1. januar 2021.

3 Når buss registrert fra og med 9. mars 2004 står stille skal et vertikalt plan som tangerer kjøretøyets side (på den siden av kjøretøyet som vender ut fra sirkelen) og den ytterste sirkelradien, defineres ved å merke opp en linje på bakken. For leddbusser skal begge de to stive leddseksjonene plasseres parallelt med planet. Når kjøretøyet så kjøres inn i sirkelen, må ingen deler av kjøretøyet gå utenfor dette planet med mer enn 0,60 meter.

4 På strekningen Fv. 63 Stigseterøra-Istedalssetra (Trollstigen) kan buss med tre aksler ha lengde inntil 13,10 m når den har tvangsstyrt aksel. Dokumentasjon for at bussen har slik aksel må medbringes og kunne fremvises ved forespørsel. Dokumentasjonen skal være utstedt av enten kjøretøyets produsent eller registreringslandets veg- eller kjøretøymyndighet, være på norsk eller engelsk og omtale det konkrete kjøretøyet. Kjøringen skal kun foregå med sittende passasjerer.

- b. For kjøretøy og vogntog som spesifisert ovenfor, gjelder dessuten følgende:
1. Motorvogner og vogntog skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 5,30 meter.
En et semitrailervogntog med lengde inntil 17,50 meter skal anses å oppfylle kravene i første ledd dersom semitrailerens akselavstand ikke overstiger

$$\sqrt{(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + L/2)^2}$$
 der L er semitrailerens bredde, og akselavstanden i dette nummer måles som avstanden mellom akselen til semitrailerens kingbolt og den ikke-styrende boggiens midtlinje.
 2. Avstanden målt mellom senter king-pin og semitrailerens bakerste punkt målt langs senterlinjen skal ikke overstige 12,00 meter.
 3. Den horisontalt målte avstand mellom senter king-pin og et vilkårlig punkt på semitrailerens forende må ikke overstige 2,04 meter
 4. For vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn, skal avstanden målt parallelt med vogntogets lengdeakse fra lastbærerens forreste utvendige punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste utvendige punkt minus avstanden mellom motorvognens bakerste punkt til tilhengerens forreste punkt ikke overstige 15,65 meter.
 5. For vogntog som nevnt i nr. 4 skal avstanden målt parallelt med vogntogets lengdeakse, fra lastbærerens forreste utvendige punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste utvendige punkt ikke overstige 17,15 meter.
 6. For vogntog bestående av motorvogn kategoriene M2 og M3 med slepvogn eller påhengsvogn skal avstanden mellom bakerste aksel på motorvogn til forreste aksel på tilhenger (minsteavstand) ikke være mindre enn 3,00 meter. Det samme gjelder for vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 med slepvogn eller påhengsvogn O3 eller O4.
5. Tillatt kjøretøybredde på offentlig veg
- a. Største tillatte bredde for kjøretøy på offentlig veg er 2,55 meter hvis ikke mindre bredde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i vegliste.
 - b. For kjøretøy med skappåbygg – fast eller avtagbart – spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur hvor hver sidevegg inklusive isolasjon er minst 45 mm tykk, er største tillatte bredde 2,60 meter på veger som ellers er tillatt for 2,55 meter.

6. § 5-5 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg (forslagets § 5-5 nr. 1 til 4 og 8)

6.1 Bestemmelsens innhold og struktur

Som beskrevet i punkt 1 har Vegdirektoratet besluttet å dele forslaget § 5-5 i to paragrafer. Paragraf 5-5 omfatter forslaget § 5-5 nr. 1 (særlige bestemmelser om transport av tømmer), nr. 2 (særlige bestemmelser om modulvogntog), nr. 3 (utstikkende utstyr på buss), nr. 4 (landbruksmaskin med bredde inntil 3,50 meter) og nr. 8 (særlige bestemmelser om transport av 45-fots container). Ny § 5-6 vil omfatte forslaget nr. 5 til 7 (særlige bestemmelser om transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy).

Paragraf 5-5 nr. 1 og 2 er som i forslaget henholdsvis særlige bestemmelser for transport av tømmer og særlige bestemmelser om modulvogntog, selv om begge bestemmelsene vil ha en annen ordlyd enn i forslaget, fordi det under arbeidet med oppsummeringen har vært gjennomført høringer som endrer bestemmelsene for begge disse transporttypene. Regelendringene for modulvogntog og transport av tømmer trådte i kraft henholdsvis 16. september 2013 og 22. oktober 2013.

Nr. 3 er derimot ny. Som følge av høringen som ble gjennomført sommeren 2013 om økning av tillatt totalvekt for transport av tømmer, ble det opprettet to nye tabeller som angir største tillatte totalvekt ut over 50 tonn for slike vogntog, og for slepvogn og dolly med semitrailer som inngår i tømmer- og modulvogntog. Det vises til høring datert 24. mai 2013 (vår referanse 2013007241-014) og høringsoppsummering datert 23. august 2013 (vår referanse 2013007241-081) for en nærmere beskrivelse av og redegjørelse for tabellene. Nr. 3 vil også inneholde en innledende tekst som viser til at tabellene gjelder transporter i henhold til paragrafens nr. 1 og 2.

Nr. 4 omhandler transport av 45-fots containere, med enkelte justeringer i forhold til forslagets ordlyd. Nr. 5 tilsvarer forslagets nr. 3 om utstyr montert bak på buss, med samme ordlyd som i forslaget. Nr. 6 tilsvarer forslagets nr. 4 om forflytning av landbruksmaskiner med bredde inntil 3,50 meter.

6.2 § 5-5 nr. 1 Særlige bestemmelser om transport av tømmer

Etter at høringsfristen utløp har det som nevnt i del II punkt 3.4 blitt vedtatt en rekke endringer i bestemmelsene for transport av tømmer. For det første ble de delene av forslaget som omhandlet transport av tømmer skilt ut i en egen oppsummering, og vedtatt 15. april 2013. For det andre ble det sommeren 2013 gjennomført en høring om økt tillatt totalvekt for transport av tømmer fra 56 til 60 tonn m.m. Endringene ble vedtatt 22. oktober 2013. Endelig forskriftstekst vil avvike både materielt og strukturelt fra forslaget som ble sendt på høring 16. juli 2012.

6.2.1 Økning av tillatt lengde og tillatt totalvekt for slepvogn – i kraft fra april 2013

Forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg pkt. 7 ble i endringsforskrift vedtatt 15. april 2013 endret. Endringene gikk i hovedsak ut på økning i tillatt lengde fra 22,00 til 24,00 meter, med muligheter for å beholde tillatt vogntoglengde 22,00 meter, og økning i tillatt totalvekt for slepvogn som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt 56 tonn fra 30 til 32 tonn. Endringene var mer eller mindre samsvarende med forslaget som ble sendt på høring i 2012, med unntak av spøringskravet, og med henvisninger til gjeldende veglister.

6.2.2 Økning av tillatt totalvekt for vogntog og slepvogn – i kraft fra oktober 2013

22. oktober 2013 ble det vedtatt ytterligere endringer i bestemmelsene om transport av tømmer. I punkt forskrift om nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg punkt 7 ble største tillatte totalvekt for transport av tømmer økt fra 56 til 60 tonn. Kravet om vogntoglengde uten gods ble erstattet av et krav om avstand fra første til siste aksel minst 19,00 meter og minsteavstand minst 3,70 meter. Det ble også gitt en ny tabell 3c som anga største tillatte totalvekt for tømmervogntog med avstand fra første til siste aksel mindre enn 19,00 meter. Krav om minst 7 aksler og vogntoglengde uten gods 21,50 meter ble

oppretholdt. Sistnevnte skyldtes et ønske om å unngå for mye utstikkende gods på slike vogntog.

Videre ble største tillatte totalvekt for 4-akslet slepvogn som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt 60 tonn, satt til 36 tonn. Slepvoanen må ha avstand fra første til siste aksel minst 8,01 meter for å kunne ha slik totalvekt. Det ble også gitt en ny tabell 2b for største tillatte totalvekt for slepvogn med avstand fra første til siste aksel mindre enn 8,01 meter. Disse vektene skal bare gjelde for veier som er dimensjonert for slik vekt. Punkt 7 inneholdt derfor også bestemmelser om største tillatte totalvekt for vogntog og slepvogn på 56-tonnsveg. For vogntogene følger største tillatte totalvekt av tabell 3c, mens største tillatte totalvekt for slepvogn er konkret angitt som 32 tonn.

I tillegg ble det foreslått å gjøre tabell 3c og 2b gjeldende for modulvogntog. Konsekvensene av dette er en mer effektiv utnyttelse av modulvogntogmateriell som ikke oppfyller kravet om avstand fra første til siste aksel 19,00 meter, og forskriften nå gir helt klart uttrykk for hva som er tillatt totalvekt for kombinasjonen av dolly med semitrailer som inngår i modulvogntog.

6.3 § 5-5 nr. 2 Særlige bestemmelser om modulvogntog

Vi gjør oppmerksom på punkt 6.3 tar utgangspunkt i status modulvogntogordningen per mars 2014.

6.3.1 Justeringer i forhold til forslaget

Vegdirektoratet sendte i januar 2013 på høring forslag om endringer i dagjeldende vedlegg 1 punkt 9. Bakgrunnen var manglende samsvar mellom de nordiske regelverkene for hvilke lastlengder som godtas for modulvogntog. Forskriftsendring i tråd med forslaget trådte i kraft 16. september 2013. Det ble også gjort en mindre endring i bestemmelsen i forbindelse med vedtakelsen av økt tillatt totalvekt for tømmer. Som følge av dette samsvarer ikke ordlyden i § 5-5 nr. 2 med ordlyden i forslaget. Alle endringer er redegjort for i høringer datert 10. januar 2013 og 24. mai 2013.

Som beskrevet i punkt 3.2 har Vegdirektoratet valgt å flytte definisjonen av modulvogntog fra § 5-5 til definisjonsbestemmelsen i § 5-2. Beskrivelsen av modulvogntog i § 5-5 nr. 2 bokstav a vil dermed være begrenset til å angi tillatte kombinasjoner av kjøretøy, mens det generelle kravet om at vogntogene skal være satt sammen av enheter som hver for seg er i overensstemmelse med tillatte dimensjoner i direktiv 96/53/EF blir å finne i definisjonsbestemmelsen.

Vi har også gjort enkelte justeringer i punktnummereringen i bestemmelsen. Gjeldende forskriftstekst benytter seg av strekpunkt, mens ingen av bestemmelsene i revidert kapittel er inndelt på denne måten.

6.3.2 Instansenes kommentarer og Vegdirektoratets bemerkninger

Det ble ikke foreslått endringer i bestemmelsene om modulvogntog i høringen av 16. juli 2012. Flere av høringssvarene inneholder likevel kommentarer som angår bestemmelsene om modulvogntog.

NHO LT, LO, Treindustrien, Moelven og **Norsk Landbrukssamvirke** har avgitt kommentarer som gir uttrykk for at anvendelsesområdet for modulvogntog bør utvides. Det er ikke foreslått endringer i bestemmelsene om modulvogntog i denne høringen, verken med hensyn til hvilke strekninger som tillates kjørt eller de materielle vilkårene for å kunne kjøre. Vi understreker at adgangen til å benytte modulvogntog fortsatt er en prøveordning. Nye tilknytningsstrekninger blir vurdert av Vegdirektoratet flere ganger i året. Beslutning om nye hovedstrekninger ligger til Samferdselsdepartementet. Vi bemerker for øvrig at prøveordningen evalueres i 2014, og at det basert på erfaringene og vurderingene av prøveordningen så langt *kan* bli aktuelt å vurdere om flere hovedstrekninger enn i dag skal åpnes for modulvogntog.

MEF ønsker at det skal være adgang til å transportere farlig gods med modulvogntog på lik linje som i Sverige og Danmark. **NHO LT** ønsker mulighet for å transportere farlig gods på forvogn eller første enhet i modulvogntoget, blant annet fordi stykkgoods og småpartier ofte har innslag av ADR, og at disse må transporteres separat ved siden av modulvogntoget.

Til dette bemerker Vegdirektoratet at så lenge ordningen med modulvogntog er en prøveordning, vil vi opprettholde forbudet om farlig gods på modulvogntog så lenge prøveordningen løper. Vegdirektoratet er for øvrig også klar over at det er mulig å transportere farlig gods uten å komme i konflikt med kapittel 8.1 pkt. 8.1.1. i ADR-regelverket, som forbyr transport av farlig gods med mer enn én tilhenger. Etter noen av bestemmelsene omtalt i kapittel 1 pkt. 1.1.3.4, 1.1.3.5 og 1.1.3.6 er man fritatt fra å følge 8.1.1 og kan man transportere fullastede vogntog med farlig gods og være unntatt fra de fleste bestemmelsene i ADR regelverket. Det er en viktig grunn til ikke å tillate transport av farlig gods på modulvogntog som fortsatt er inne i en prøveordning. Som beskrevet i del II punkt 3.5 gjennomføres det våren 2014 en evaluering av prøveordningen som grunnlag for å vurdere om ordningen skal gjøres permanent. Når prøveordningen er avsluttet og bruk av modulvogntog eventuelt skal tillates på permanent basis, kan det være aktuelt å foreta en ny vurdering av adgangen til å transportere ADR på modulvogntog.

Som **Statens vegvesen Region øst** og **Region midt** påpeker, er det en skrivefeil i forslaget § 5-5 nr. 2 bokstav b pkt. 2, som ellers tilsvarer gjeldende vedlegg 1 pkt. 9 bokstav b nr. 2. Forslaget omtaler «Semitrailervogntog med største tillatte **lastlengde** 16,50 meter», men skulle ha omtalt «... største tillatte **lengde** 16,50 meter». Etter forskriftsendring i kraft fra 16. september 2013 omtales ikke lenger tillatte lenger, lastlengder og lasteplanlengder for slike kjøretøy. Dette innebærer også at problemstillingen som tas opp i Region midt sitt spørsmål om hvilken lasteplanlengde som vil gjelde for modulvogntog uten fast plan ikke lenger er aktuell.

Region midt mener også det bør uttales i bestemmelsene om modulvogntog at avstanden fra king-pin til semitrailerens bakerste begrensning ikke kan overstige 12,00 meter. Vegdirektoratet ser ikke behovet for dette da det ligger implisitt i hele ordningen med modulvogntog – modulvogntog skal bestå av enheter som hver for seg ikke overskrider kravene i direktiv 96/53/EF, og her ligger også krav om avstand fra king-pin til bakerste begrensning. Dette kravet gjelder også for modulvogntog selv om det ikke uttales direkte i bestemmelsen.

6.4 § 5-5 nr. 3 Særlige bestemmelser om tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy og vogntog som er omfattet av nr. 1 og 2

6.4.1 Bakgrunn

I høringen om økning av tillatt totalvekt for transport av tømmer ble det foreslått å innføre to nye tabeller. Den første tabellen angir tillatt totalvekt for tømmervogntog og modulvogntog med tillatt totalvekt over 50 tonn. Bakgrunnen for innføringen var både et behov for å stille krav til akselavstand ved gitte totalvekter og å muliggjøre en bedre utnyttelse av lastekapasiteten i tømmer- og modulvogntog med kortere akselavstand enn 19,00 meter.

Tilsvarende ble gjort for slepvogn som skal inngå i tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 60 tonn. Tillatt totalvekt for dolly med semitrailer har ikke tidligere vært entydig regulert. Ettersom slepvogn og kombinasjonen av dolly og semitrailer for alle praktiske formål utgjør et kjøretøy tilsvarende slepvogn, anså Vegdirektoratet det derfor naturlig å gjøre denne tabellen gjeldende også for kombinasjon av dolly og semitrailer. Samtidig foreslo vi en mindre endring i den alminnelige totalvektstabellen for enkeltkjøretøy slik at også dennes bestemmelser om tillatt totalvekt for slepvogn gjordes gjeldende for dolly med semitrailer.

Ingen instanser stilte seg negative til forslagene. Disse ble derfor vedtatt og trådte i kraft 22. oktober 2013.

6.4.2 Nærmere om tabellene

Tabellene blir innplassert som ny § 5-5 nr. 3 bokstav a (totalvektstabell for vogntog) og b (totalvektstabell for slepvogn og dolly med semitrailer). Rekkefølgen blir omvendt av i § 5-4, som først angir tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy i nr. 2 og deretter for vogntog i nr. 3. Ettersom tillatt totalvekt for vogntoget er en forutsetning for at tabellen for slepvogn og dolly med semitrailer i det hele tatt kommer til anvendelse, anser vi det her som mest hensiktsmessig å beskrive tillatt totalvekt for vogntoget først.

Ved totalvekt inntil 50 tonn for vogntog og 32 tonn for slepvogn og dolly med semitrailer følger tillatt totalvekt av § 5-4 nr. 3 og 2. Tabellene gjelder altså *i tillegg til* tabellene i § 5-4 nr. 2 og 3.

Den innledende teksten i ny § 5-5 nr. 3 avgrensner virkeområdet for tabellene til vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog med tillatt totalvekt over 50 tonn, og henviser til paragrafens nr. 1 og 2.

Tabellen for tillatt totalvekt for tømmervogntog og modulvogntog er som sagt gitt i bokstav a. Tabellen starter ved tillatt totalvekt 51 tonn ved avstand fra første til siste aksel minst 15,61 meter. For at vogntoget skal ha tillatt totalvekt 60 tonn, kreves det avstand fra første til siste aksel minst 19,00 meter. I motsetning til tabellene i § 5-4 nr. 3 stilles det *både* krav om minsteavstand *og* avstand fra første til siste aksel. Kravet til minsteavstand er imidlertid statisk, satt til minst 3,70 meter. Det er også begrenset til å gjelde tømmervogntog og modulvogntog bestående av motorvogn og dolly med semitrailer.

Tabellen for tillatt totalvekt for slepvogn og dolly med semitrailer er gitt i bokstav b. Også her er tillatt totalvekt basert på avstand fra første til siste aksel. Har kjøretøyet avstand fra første til siste aksel inntil 5,79 meter, er tillatt totalvekt 30 tonn. Deretter stiger tillatt totalvekt gradvis fra 32 tonn til 36 tonn ved avstand fra første til siste aksel minst 8,01 meter.

6.5 § 5-5 nr. 4 – Transport av 45-fots container (forslagets § 5-5 nr. 8)

6.5.1 Instansenes kommentarer

NHO LT uttaler at de er tilfreds med at det er tatt inn en bestemmelse om adgang til å transportere 45-fots containere med større lengde enn 12 meter fra king-pin til bakre begrensning mellom havn eller jernbaneterminal og bestemmelsessted. **KLIF** støtter også forslaget om å kreve at slik transport skal skje direkte til og fra havn eller jernbane, og om å presisere at vegetappen skal begrenses til strekningen mellom nærmeste egnede jernbanestasjon og havn. Instansen understreker at det samtidig må legges til rette for omlasting og kortere frakt mellom nettopp egnet jernbanestasjon og havn. **Statens vegvesen** **Region sør** er også enige i forslaget.

Region nord uttaler selv om de er enige i forslaget, ser de at vilkåret om at transporten skal foregå mellom «nærmeste egnede jernbanestasjon eller laste- og lossehavn og bestemmelsessted» kan by på problemer for Utekontrollen, da vilkåret kan tolkes forskjellig og gi ulike avgjørelser. Også **Region midt** stiller spørsmål om hvordan vilkåret om kjøring mellom nærmeste egnede jernbanestasjon skal kontrolleres og håndheves.

Region midt ønsker at bestemmelsen skal uttale at total lengden ikke skal overskride 17,50 meter.

6.5.2 Vegdirektoratets vurdering

Det vil fremgå av fraktbrevet hvor lasten skal lastes og losses. Formålet med angivelsen av «nærmeste egnede jernbanestasjon eller laste- og lossehavn og bestemmelsessted» er ikke at kontrollørene skal måtte begi seg inn på en diskusjon om hvilken av de to jernbanestasjonene i området som ligger nærmest bestemmelsesstedet, men at det ikke tillates kjørt på veg fra Oslo til Trondheim. Vi antar at det vil være mulig å presisere dette i Trafikkkontrollinstruksen på en slik måte at det sikrer mer eller mindre lik praksis i hele landet.

Vegdirektoratet er enige med Region midt i at det kan være hensiktsmessig å presisere at total lengden ikke skal overskride 17,50 meter. Årsaken er ikke at «vanlig» transport av 45 fots container vil komme i konflikt med denne lengden, men at det forekommer at slike transporteres med sidelaster, som og lengden vil da bli større enn 17,50 meter. Hensikten med gjeldende generelle dispensasjon og ny § 5-5 nr. 4 er ikke å tillate transport av 45-fots container med sidelaster, kun å tillate at avstanden fra king-pin til bakre begrensning kan være noe mer enn 12,00 meter på grunn av festeinnretningene bak på slike containere. Ved å ta inn at den totale lengden ikke skal overstige 17,50 meter blir det i hvert fall helt klart at det eneste avviket fra alminnelige bestemmelser om tillatt lengde for semitrailervogntog som tillates ved transport av 45 fots containere, er avstand fra king-pin til bakre begrensning. Paragraf 5-5 nr. 4 vil derfor tilføyes at «største tillatte lengde for motorvogn med semitrailer etter § 5-4 nr. 4 bokstav a skal ikke overskrides».

Vi bemerker for øvrig at det i revisjonsforslaget til direktiv 96/53/EF som ble lagt frem 15. april 2013, ble foreslått å ta inn bestemmelser om transport av 45' containere. Forslaget innebærer svært kort fortalt at største tillatte lengde for semitrailervogntog og avstand fra king-pin til semitrailerens bakre begrensning tillates overskredet med inntil 15 cm i intermodale transportoperasjoner. Intermodal transportoperasjon foreslås angitt som en transportoperasjon som inkluderer minst én etappe på jernbane, sjø eller elv/kanal, og skal begynne og slutte med en etappe på veg. Hver av vegetappene skal være maksimalt 300 km,

eller mellom de nærmeste terminalene med regelmessige avganger. Dersom forslaget vedtas, vil det tidligst tre i kraft i EU høsten 2014.

6.6 § 5-5 nr. 5 Utstikkende utstyr på buss (forslagets § 5-5 nr. 3)

Statens vegvesen Region øst spør hvilken største tillatte lengde som skal legges til grunn i bestemmelsen om utstyr montert bak på buss. Regionen stiller spørsmål om dimensjonene som angis gjelder med eller uten gods.

Bestemmelsen er en ordrett videreføring av dagens § 5-4 nr. 2 bokstav b. Bestemmelsens ordlyd innebærer at bussen kan overskride største tillatte lengde *for den aktuelle bussen på den aktuelle vegen*. På 12,40-veg kan enhver buss med utstyr ha lengde inntil 13,00 m, på 15-veg kan toakslet buss med bakmontert utstyr ha lengde inntil 14,10 (13,50 + 0,60) meter mens buss med tre aksler eller fler med bakmontert utstyr kan ha lengde inntil 15,60 (15,00 + 0,60) meter. Det samme gjelder på 19,50-veg. Grensene gjelder både stativet og eventuelt utstyr som transporteres *i dette stativet*. Disse begrensningene gjelder imidlertid kun når bussen overskrider største tillatte lengde for vegen. For eksempel kan en buss med lengde 10,00 meter ha sykkelstativ eller annet som sikker ut inntil 2,40 meter, før denne bestemmelsen i det hele tatt kommer til anvendelse.

Denne fortolkningen må likevel ikke forstås som en adgang til å fravike det *godkjenningsmessige* kravet til sveip for busser, som er 0,60 meter, jf. forordning 1230/2012 Vedlegg I Del B punkt 8.1.4. Dette fremgår også av fotnote 3 til tabell 4, som ikke tillater at bussen stikker ut mer enn 0,60 m utenfor sirkelen når bussen fra linje kjøres inn i sirkelen for sporingskravet.

Vegdirektoratet har dog inntrykk av at bestemmelsen i praksis *forstås* som en begrensning i hvor langt bak en buss et sykkelstativ m.m. tillates å stikke ut, uavhengig av bussens lengde. Forståelsen innebærer at sykkelstativet kun tillates å stikke ut inntil 60 cm bak en buss med lengde for eksempel 10,00 meter. For at bestemmelsen rent faktisk skal ha et slikt innhold, må den for det første plasseres i § 3-4 om utstikkende gods i lengderetningen, og for det andre blir uttrykket «største tillatte lengde» misvisende. Det må altså en forskriftsendring til før bestemmelsen vil ha et slikt innhold. En slik endring er ikke foreslått i denne høringen. Vi viser også til drøftelsen i høringsnotatet om fraværet av regler for utstikkende gods bak kjøretøyet så lengde total lengden ikke overskrider det som er tillatt enten etter vedlegg 1 eller vedlegg 2, avhengig av hva slags transport det dreier seg om.

6.7 § 5-5 nr. 6 Brede landbruksmaskiner (forslagets § 5-5 nr. 4)

6.7.1 Instansenes kommentarer

Statens vegvesen Region øst, Region midt og Region nord og Oslo politidistrikt ønsker at § 5-5 nr. 4 skal spesifisere hva som menes med «kortere vegstrekning». Region øst mener at grensen på 34 km bør tas med selv om Landbruksdepartementet ikke har konkludert sitt arbeid. Region nord mener også at «kortere vegstrekning» bør angis som 34 km. Region midt gir også uttrykk for at avstanden må presiseres tydelig som 34 km, men at den alternativt kan angis i utekontrollveiledningen.

Statens vegvesen Region midt ønsker at kravene til merking i § 3-4 skal gjelde ved bruk av landbruksmaskiner på offentlig veg.

6.7.2 Vegdirektoratets vurdering

Bestemmelsen er en ren videreføring av dagens § 5-4 nr. 2 bokstav c. Forslaget som ble sendt på høring inneholdt altså ikke forslag om presisering av «kortere avstand». En slik presisering kan derfor ikke vedtas uten å sendes på egen høring hvor berørte instanser gis mulighet til å uttale seg om den foreslåtte regelen. Gjeldende *praksis* er at «kortere avstand» forstås som 34 km, og dette vil også være praksis etter vedtakelsen av revidert kapittel 5, inntil det eventuell gjennomføres en høring om å forskriftsfeste denne praksisen eller om å endre regelen.

Krav om merking av utstikkende utstyr, herunder landbruksutstyr, følger allerede av § 3-4 nr. 4. For øvrig inntrekravene til merking av utstikkende gods og utstyr først når dette stikker ut mer enn 15 cm på siden/sidene av kjøretøyet, uavhengig av om totalbredden overstiger 2,55 m eller ikke. En landbruksmaskin med bredde mellom 2,55 m og 3,50 m hvor utstyret ikke stikker utenfor maskinens sider kreves ikke merket i henhold til § 3-4 nr. 4. Krav til merking av brede transportere følger av samme bestemmelse nr. 6. Det spesifiseres ikke i dagens § 5-4 nr. 2 bokstav c at disse kravene gjelder, men § 3-4 gjelder *alle* transportere, uavhengig av hvor bestemmelsene om tillatte dimensjoner er plassert og uavhengig av om de krever dispensasjon eller ikke. Krav om blinkende gul lampe følger for øvrig av trafikkreglene § 14 nr. 3 annet ledd, som uttaler at «Når det er nødvendig for å hindre fare skal fører av kjøretøy som nyttes til vegarbeid eller liknende og som fraviker vegtrafikkbestemmelse, varsle med blinkende gult lys». Fravikelsen av vegtrafikkbestemmelsene vil for landbruksmaskinene vedkommende ligge i at bredden overskrider det som er tillatt etter gjeldende vedlegg 1 pkt. 5 og ny § 5-4 nr. 5. Krav til slik lysutrustning er nærmere regulert i kjøretøyforskriften § 28-3 nr. 3.

6.8 Forskriftstekst

§ 5-5 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg

1. Særlige bestemmelser om transport av tømmer
 - a. Transport av tømmer med motorvogn og slepvogn kan utføres med 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 gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.
 - b. Vogntoget må være særlig innrettet for transport av tømmer. Høyden på slepvognen må ikke være mer enn 4,00 meter dersom vogntoget er lengre enn 19,50 meter.
 - c. Vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med vogntoglengde mellom 19,50 og 24,00 meter, skal fra plassering på linje kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.
 - d. Ordningen omfatter sagtømmer, skurtømmer, rundtømmer med små dimensjoner, massevirke og slipvirke. Flis er ikke massevirke.
 - e. Transport av returgoods på vogntog med lengde mellom 19,50 og 24,00 meter er tillatt i forbindelse med tømmertransport i henhold til bestemmelsene her. Ved slik transport skal det på forlangende godtgjøres at transporten er en returtransport ved at den forutgående tømmertransporten dokumenteres med fraktbrev eller lignende.
 - f. Tillatt totalvekt for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med minst 7 aksler
 1. Største tillatte totalvekt ved transport av tømmer fremgår av veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.
 2. På veger hvor største tillatte totalvekt for transport av tømmer er angitt som 60 tonn, tillates slike totalvekter som angitt i nr. 3 bokstav a.

3. På veier hvor største tillatte totalvekt for transport av tømmer er angitt som 56 tonn, tillates slike totalvekter som angitt i nr. 3 bokstav a inntil 56 tonn.
 4. Tømmervogntog med større totalvekt enn 50 tonn skal ha lengde uten gods minst 21,50 meter.
 5. Ved returtransport i henhold til bokstav e er største tillatte totalvekt 50 tonn
- g. Tillatt totalvekt for slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt større enn 50 tonn
1. For slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 60 tonn, er største tillatte totalvekt 36 tonn, dersom slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 8,01 m. For slepvogn med avstand fra første til siste aksel mindre enn 8,01 meter, tillates slik totalvekt som angitt i nr. 3 bokstav b.
 2. For slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 56 tonn etter bokstav f. nr. 3, er største tillatte totalvekt 32 tonn dersom slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 5,80 meter.
 3. Slepvoغن skal ha to styrende aksler.
 4. Ved transport av returgoods skal slepvognens totalvekt ikke overstige 30 tonn.
2. Særlige bestemmelser om modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter og totalvekt inntil 60 tonn
- Frem til 1. juni 2017 gjelder i tillegg følgende særbestemmelser for modulvogntog på nærmere oppgitte strekninger på offentlig veg:
- a. Tillatte modulvogntog er:
 1. Motorvogn N2 og N3 påkoblet en «dolly» med en semitrailer O3 og O4
 2. Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 påkoblet en påhengsvogn O3 og O4
 3. Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 med vekselbeholder/ container/ skap påkoblet en semitrailer O3 og O4.
 - b. Et modulvogntogs lengde må ikke overstige 25,25 m.
 - c. For modulvogntog hvor avstanden mellom første og siste aksel er 19,00 meter eller mer, er største tillatte totalvekt 60 tonn.
 - d. Ved bruk av modulvogntog gjelder i tillegg:
 1. Vogntoget skal ikke ha mer enn to ledd som vogntogets deler kan dreies om i horisontalplanet.
 2. Alle kjøretøy som inngår i modulvogntog skal ha ABS-bremser.
 3. Et modulvogntog skal fra plassering på linje kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 16,50 meter og 7,50 meter.
 4. Trekking av inntil to tilhengere tillates.
 - e. Farlig gods, i henhold til forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods, vil ikke være tillatt å frakte på modulvogntog.
3. I tillegg til de vekter som følger av § 5-4 nr. 2 og 3, gjelder følgende for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog med tillatt totalvekt over 50 tonn etter denne paragraf nr. 1 og 2:

- a. Tillatt totalvekt for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog

Minsteavstand	Avstand fra første til siste aksel i meter	Totalvekt i tonn
3,00 – 3,69 m	Mindre enn 16,00	Som for Bk10/50
Tømmervogntog og modulvogntog bestående av motorvogn med dolly og semitrailer, med minsteavstand 3,70 m eller større, og øvrige modulvogntog uavhengig av minsteavstander	16,00 eller større	50
	15,60 eller mindre	50
	15,61 – 16,00	51
	16,01 – 16,20	52
	16,21 – 16,60	53
	16,61 – 17,00	54
	17,01 – 17,40	55
	17,41 – 17,80	56
	17,81 – 18,20	57
18,21 – 18,60	58	
18,61 – 18,99	59	
19,00 eller større	60	

- b. Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy som inngår i vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog

	Avstand fra første til siste aksel	Totalvekt i tonn
Slepvo ¹ og dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere	mindre enn 5,80 m	30
	5,80 m – 6,35 m	32
	6,36 m – 6,90 m	33
	6,91 m – 7,45 m	34
	7,46 m – 8,00 m	35
	8,01 m eller større	36

¹ Under forutsetning av 2 styrende aksler. Dersom slevog¹en ikke har 2 styrende aksler, er største tillatte totalvekt 30 tonn uavhengig av avstand fra første til siste aksel

4. På motorvogn og semitrailer i innenlands transport av 45-fots container med delbart gods direkte fra eller til skip eller jernbane og frem til bestemmelsesstedet tillates en større avstand enn 12,00 meter fra senter king-pin til semitrailerens bakre begrensning. Største tillatte lengde for motorvogn med semitrailer som angitt i § 5-4 nr. 4 bokstav a nr. 1 skal ikke overskrides. Slik transport er kun tillatt mellom nærmeste egnede jernbanestasjon eller laste- og lossehavn og bestemmelsessted. Transport av tom 45-fots container mellom bestemmelsessted og lagringsplass er likevel tillatt.
5. Buss kan ha reservehjul, sykkelstativ eller annet utstyr som rager inntil 0,60 meter bakover i tillegg til største tillatte lengde. Utstyret må være plassert symmetrisk om bussens lengdeakse og ikke være bredere enn 1,60 meter.
6. Landbruksmaskin kan forflyttes over kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk med bredde inntil 3,50 meter. Aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og lengde må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.

7. § 5-6 – transport av 2 husmoduler, 2 båter og biler (forslagets § 5-5 nr. 5 til 7)

7.1 Ny § 5-6 – innhold og struktur

Som beskrevet i punkt 6.1, har Vegdirektoratet valgt å dele forslaget § 5-5 i to bestemmelser. Ny paragraf 5-6 vil regulere tillatte dimensjoner ved transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy med større lengde og bredde enn hva som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5 uten dispensasjon. Vi har valgt å endre bestemmelsens utforming for å unngå en del unødvendige gjentakelser, både i § 5-6 og i de tilsvarende bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning i ny § 5-10 nr. 1 til 3 (forslagets § 5-9 nr. 7). Endringene er kun av redaksjonell art og medfører ingen realitetsendringer, og er nærmere redegjort for i punkt 7.7.

Med delingen av forslaget § 5-5 vil ny § 5-6 med hensyn til virkeområde samsvare med gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav a og b. Reglene bestemmelsen angir vil avvike en del fra gjeldende regelverk og praksis. I forslaget som ble sendt på høring ble det foreslått en del endringer i regelverket transport av 2 husmoduler, 2 båter og biler, både med hensyn til krav om dispensasjon, tillatte dimensjoner og begrepsbruk. Adgangen til å kjøre uten dispensasjon foreslås enten knyttet til veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter eller til veger som ikke er i veggruppe IKKE. Instansene har blitt bedt om å kommentere hvilken løsning de mener er å foretrekke. I tillegg reises enkelte EØS-rettslige problemstillinger knyttet til denne typen transport, som instansene også er gitt adgang til å kommentere.

7.2 Fjerning av krav om dispensasjon og valg av veger dette skal gjelde for (19,50-veger eller «ikke IKKE»-veger)

7.2.1. Instansenes kommentarer

BIL er positive til forslaget om endring av bestemmelsene for transport av 2 husmoduler, 2 båter og biler. **NLF** ser positivt på at det ikke lenger kreves dispensasjon for slik transport med lengde inntil 22 meter. **Statens vegvesen Region nord** er enige i fjerningen av kravet om dispensasjon, og **Statens vegvesen Region sør** mener at dersom alle uansett får dispensasjon, må dette inn i forskriften.

Statens vegvesen Region nord gir uttrykk for at adgangen til å kjøre med lengde inntil 22,00 meter og bredde inntil 3,25 meter uten dispensasjon bør være knyttet til 19,50-veger. **Statens vegvesen Region sør** har bekreftet at de ønsker den samme løsningen. Det samme gjør **Statens vegvesen Region øst**. **Statens vegvesen Region vest** støtter også dette alternativet, men ønsker i tillegg at «med krav om dispensasjon for hver tur/hvert transportoppdrag på alle veger i veggruppe IKKE og veger med største tillatte vogntoglengde 12,40 og 15 meter» for å gjøre regelen enda klarere.

7.2.2 Vegdirektoratets vurdering

Vegdirektoratet merker seg at instansene som har kommentert forslag til bestemmelser for transport av husmoduler, båter og biler er positive til å fjerne kravet om dispensasjon. Vegdirektoratet vil derfor vedta at det ikke skal kreves dispensasjon for samtidig transport av to husmoduler, to båter og biler/kjøretøy.

Høringsnotatet beskrev to alternative forslag til regelverk for transport av husmoduler, båter og biler:

- Alternativ 1: å tillate slik transport uten dispensasjon på veger som ikke er i veggruppe IKKE, og gi tidsbegrensede dispensasjoner for transport på veger i veggruppe IKKE, tilsvarende som ved transport av udelbart gods.
- Alternativ 2: Å tillate slik transport på alle veger med største tillatte vogntoglengde 19,50 meter, uavhengig av vegens veggruppe, og å gi dispensasjon med tidsbegrensning for inntil 2,00 meter mer enn tillatt for den aktuelle vogntogtypen på 12,40- og 15,00-veger, mer eller mindre tilsvarende dagens praksis.

Statens vegvesen Region øst, Region sør og Region nord uttaler at de ønsker alternativ 2, mens Region vest ønsker en noe snevrere løsning, nemlig at transport uten dispensasjon skal kunne foregå på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 vege *som ikke er i veggruppe IKKE*.

Ettersom gjeldende regelverk kun tillater 0,5 meter større lengde enn alminnelig tillatt på 19,50-veger ved kjøring uten dispensasjon og dispensasjon uten tidsbegrensning, er de fleste 19,50-veger i veggruppe IKKE plassert i denne veggruppen fordi de ikke er egnet for større *bredde*. Å tillate transport av husmoduler med bredde inntil 3,25 meter uten dispensasjon på slike vege kan dermed by på en del trafiksikkerhets- og fremkommelighetsmessige utfordringer. E134 over Haukeli har blitt trukket frem som eksempel på dette. Her kreves det i dag ledsagelse allerede ved bredde 2,80 meter. Dette kravet vil ikke gjelde for transport av husmoduler dersom disse kan kjøre uten dispensasjon på *alle* 19,50-veger.

For å sikre at det kan settes vilkår som er nødvendige for å ivareta fremkommelighetsmessige og trafiksikkerhetsmessige hensyn på vege med tillatt vogntoglengde 19,50 meter i veggruppe IKKE, finner Vegdirektoratet det nødvendig å begrense adgangen til å utføre transport uten dispensasjon i henhold til § 5-6 til vege med tillatt vogntoglengde som *ikke* er i veggruppe IKKE. Av hensyn til systematikken velger vi også å begrense transport av kjøretøy, som aldri kan skje med større bredde enn 2,55 meter, til slike vege. Kjøring på vege med tillatt vogntoglengde 19,50 meter i veggruppe IKKE samt på vege med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter vil kreve dispensasjon med tidsbegrensning. Dette vil gjelde både transport av husmoduler, transport av båter og transport av kjøretøy.

Ettersom plassering av vege med tillatt vogntoglengde 19,50 meter i veggruppe IKKE kun skal forekomme dersom ekstraordinære forhold tilsier dette, antar vi at å begrense adgangen til å utføre transport i henhold til § 5-6 til vege som ikke er i denne veggruppen får små konsekvenser i praksis. Avhengig av forholdene på den enkelte strekning kan dispensasjon også gis for et lengre tidsrom eller et større antall transporter.

Konsekvensene denne avgjørelsen får med hensyn til bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning er nærmere beskrevet i punkt 11.

7.3 Endringer i største tillatte dimensjoner

Største tillatte lengde for transport av 2 husmoduler, 2 båter og biler med motorvogn og slep- eller påhengsvogn foreslås økt fra 20,00 (21,00) meter til 22,00 meter. Største tillatte lengde for transport av biler med motorvogn og semitrailer foreslås satt til 20,00 meter. Største tillatte bredde for transport av 2 husmoduler foreslås økt fra 3,00 til 3,25 meter. Det foreslås også at motorvogn som skal trekke tilhenger med bredde over 2,55 meter, skal ha bredde minst 2,30 meter.

7.3.1 Instansenes kommentarer

Ingen instanser har gitt uttrykk for å være imot de foreslåtte økningene i tillatte dimensjoner.

NLF viser til at de tidligere har gitt uttrykk for at største tillatte lengde for slik transport bør settes til 23,00 meter, men er likevel positive til at denne foreslås økt til 22,00 meter.

Moelven og *Treindustrien* påpeker at det er et skille mellom husmoduler og brakker, og ønsker at største tillatte lengde med og uten gods ved transport av *brakker* skal være 23,50 meter på grunn av at vogntoget må være utstyrt med kran.

NLF ønsker også at det skal være adgang til å transportere 2 husmoduler og 2 båter på motorvogn med semitrailer med lengde inntil 20,00 meter.

Statens vegvesen Region øst mener at siden gods kan stikke ut inntil 1,50 m bak slep- eller påhengsvogn, bør godset også kunne stikke ut inntil 1,50 m på semitrailer, slik at den nedfellbare eller uttrekkbare lemmen kan begrenses til 1,00 meter.

7.3.2 Vegdirektoratets vurdering

Ingen instanser har kommentert forslaget om å innføre krav om at motorvognen i slike vogntog som transporterer husmoduler eller båter skal ha bredde minst 2,30 meter dersom tilhengeren har bredde over 2,55 meter. Vegdirektoratet vil derfor vedta dette forslaget.

Forslaget i denne høringen gikk ut på å øke største tillatte lengde, både for transport av husmoduler etc. og udelbart gods, fra 20,00 til 22,00 meter. Forslag til sporingskrav er også satt på bakgrunn av denne lengden. Dersom største tillatte lengde for transport av brakkers vedkommende skal økes ut over 22,00 meter, må dette i så fall utredes nærmere med henblikk på fremkommelighets- og trafiksikkerhetsmessige forhold. Dersom utfallet av vurderingen blir at det *er* fremkommelighets- og trafiksikkerhetsmessig tilrådelig å øke største tillatte lengde til 23,50 meter, må det gjennomføres en høring før en slik økning eventuelt forskriftsfestes. Dessuten kan det vanskelig forsvares at kun transport av brakker skal kunne tillates med lengde inntil 23,50 meter, mens transport av husmoduler, som for alle praktiske formål er samme godstype, og udelbart gods ellers, er begrenset til 22,00 meter ved transport uten dispensasjon. Vi viser blant annet til at *NLF* har spilt inn ønske om økning av største tillatte lengde ved transport av udelbart gods uten dispensasjon til nettopp 23,50 meter.

Til *NLF* sitt ønske om adgang til å transportere 2 husmoduler eller båter på semitrailer-vogntog med lengde 20,00 meter, bemerker Vegdirektoratet at ettersom høringen ikke omtaler en slik utvidelse av bestemmelsen om transport av to husmoduler og to båter, kan det heller ikke vedtas i denne omgang.

Vegdirektoratet er usikre på hvor praktisk det er å transportere to husmoduler etter hverandre på semitrailer med lengde inntil 20,00 meter, men ser for båttransportenes vedkommende at dette kan være et aktuelt alternativ. Vegdirektoratet anser derfor at muligheten for å transportere to husmoduler eller båter på semitrailervogntog med lengde inntil 20,00 meter kan være aktuell å utrede nærmere i fremtiden.

Vegdirektoratet er enige i Region øst sitt innspill om at kjøretøy bør kunne stikke ut like mye bak vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn og semitrailervogntog. Vi

vil derfor endre bestemmelsen slik at det fremgår at godset tillates å stikke ut inntil 1,50 meter bak ved transport av kjøretøy på semitrailervogntog. Den samme endringen vil gjøres i ny § 5-10 nr. 1 bokstav b. Vi bemerker likevel at kjøretøyene kun tillates å stikke ut så mye bak når dette ikke går på bekostning av lastsikringen. Dersom kjøretøyene som transporteres er utformet slik at de må plasseres lenger inn på tilhengeren for å kunne sikres tilstrekkelig, kan transportøren ikke påberope seg adgangen til å la kjøretøyene stikke ut inntil 1,50 m etter ny § 5-6 nr. 2. Hovedregelen i vegtrafikkloven om at «Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret» og de alminnelige reglene om sikring av last i vegtrafikkloven § 23 og forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 3 kan dermed innebære at kjøretøyene ikke under enhver omstendighet kan stikke ut så langt bak som ny § 5-6 nr. 2 gir adgang til. Dette gjelder både ved transport med slep- eller påhengsvogn og transport med semitrailer.

Om transport av biler på semitrailervogntog uttalte forslag til forskriftstekst følgende:
Transport av motorvogner M1 og N1 [endres til «kjøretøy»] tillates på motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4. Største tillatte lengde er 20,00 meter. Største tillatte bredde er 2,55 meter. Uten gods kan lengden ikke overskride 17,50 meter. Gods kan stikke ut inntil 1,00 meter bak. Ved større lengde enn 18,50 meter må semitrailereren enten være uttrekkbar eller ha nedfellbar eller uttrekkbar lem, rampe eller tilsvarende innretning. Gods plassert på slik innretning anses ikke som utstikkende gods etter denne bestemmelsen.

Vegdirektoratet ser i etterkant at bestemmelsen er unødvendig komplisert. Vi foreslår derfor å regulere endre angivelsen av hvor mye godset tillates å stikke ut ved transport med semitrailer til «Ved transport på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4, tillates gods å stikke ut 1,50 m bak vogntoget».

Årsaken til at ordlyden ble valgt, var som beskrevet i høringsnotatet at uttrekkbare semitrailere skal godkjennes med den største lengden de kan oppnå. Dersom grensen for utstikkende gods skal overholdes, samtidig som man oppnår en total lengde på 20,00 meter, må semitrailereren i seg selv ha en lengde som gjør vogntogets lengde blir større enn 17,50 meter og avstand fra king-pin til bakre begrensning over 12,00 meter. I praksis innebærer det at det kun er mulig å oppnå lengde over 18,50/19,00 meter ved bruk av spesialkjøretøy. Forslaget som ble sendt på høring inneholdt allerede en slik innsnevring gjennom kravet om at vogntoget må være *særlig innrettet for transport av kjøretøy*. Tilhengere som benyttes i slikt vogntog kan godkjennes og tildeles hvite kjennemerker med større avstand fra king-pin til bakre begrensning enn 12,00 meter. Vi anser det derfor som tilstrekkelig å presisere hvor mye godset tillates å stikke ut bak transportkjøretøyet. Dersom semitrailereren ikke er uttrekkbar, det vil si godkjent med lengde fra king-pin til bakre begrensning høyst 12,00 meter, kan transporten gjennomføres med lengde maksimalt 19,00 meter.

7.4 Særlig om sporingskravet

Både i forslag til forskriftstekst og det alternative forslaget som fremgikk av høringsnotatet, ble det foreslått å innføre krav om at transportene skal kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter. Det samme sporingskravet ble foreslått for transport av udelbart gods. Som vi beskriver i kommentarene til bestemmelsen om transport av udelbart gods uten dispensasjon, har det vist seg at sporingskravet ikke er egnet for alle typer vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods. Som følge av dette, har vi endret sporingskravet på to punkter. For det første har vi gitt et nedre innslagspunkt for når

sporingskravet skal være oppfylt, satt til transporter med lengde over 20,00 meter. På denne måten unngår vi at transporter som i dag ikke må oppfylle et sporingskrav, heller ikke vil være underlagt sporingskravet i revidert kapittel 5. For det andre er sporingskravet flyttet fra de enkelte bestemmelsene til bestemmelsen om ledsagelse, for å gjøre det klarere at dersom sporingskravet *ikke* er oppfylt, inntrekr krav om ledsagelse.

Vegdirektoratet har ikke mottatt noen kommentarer som tyder på at dette sporingskravet ikke er egnet for transport av 2 husmoduler etc. Dette kan skyldes at transportene utføres med helt andre typer vogntog enn transport av udelbart gods. Vi anser det likevel som mest hensiktsmessig å ikke ta med sporingskravet i ny § 5-6, og gjøre kravet i ny § 5-11 nr. 2 gjeldende også for slike transporter. Som konsekvens vil heller ikke transporter av 2 husmoduler, 2 båter eller kjøretøy med lengde under 20,00 meter være underlagt sporingskravet. Vegdirektoratet antar at dette er uproblematisk ettersom slike transporter allerede etter dagens regelverk tillates utført med lengde inntil 20,00 meter uten å være underlagt sporingskrav.

7.5 Andre kommentarer vedrørende transport av husmoduler og båter

Statens vegvesen Region sør mener det ikke er behov for å skille transport av 2 husmoduler og 2 båter i to bestemmelser da disse ellers er likelydende. *Region midt* spør om bestemmelsen om transport av *brakker* er tatt ut, da denne tidligere stod sammen med transport av båter.

Brakker er etter § 5-2 omfattet av uttrykket «husmodul» og transport av to slike reguleres derfor av ny § 5-6.

Vi antar at Region sør sitt ønske om at bestemmelsens nr. 5 om transport av husmoduler og nr. 6 om transport av båter skal slå sammen til ett punkt, skyldes en trykkfeil i alternativt forslag til forskriftstekst slik dette fremgår av høringsnotatet. Her omtaler både nr. 5 og nr. 6 husmoduler og båter. Forslaget skulle på samme måte som det første forslaget til forskriftstekst inneholdt én bestemmelse om husmoduler, og én om båter.

7.6 Transport av «motorvogner M1 og N1»

7.6.1 Instansenes kommentarer

Region midt mener de nye betegnelse på hvilke kjøretøy som tillates transportert i forslag til § 5-5 nr. 7 er uheldig, fordi «motorvogner M1 N1» utelukker transport av campingvogner og tilhengere. *Region øst* påpeker at det er blitt gitt dispensasjon til transport av busschassis og lastebiler på semitrailere etter dagens § 5-6 nr. 4 bokstav b, men har senere opplyst om at det ikke er gitt slike dispensasjoner de siste årene.

7.6.2 Vegdirektoratets vurderinger

7.6.2.1 M1 og N1, alle M og N, alle motorvogner eller alle kjøretøy?

Forslaget innebar å tillate transport av motorvogner i gruppe M1 og N1 med de angitte dimensjonene uten dispensasjon. Forslaget bygget på at håndbok 105 omtaler «biler».

«Bil» er i kjøretøyforskriften § 2-2 nr. 1 definert som «En ferdigoppbygget eller delvis oppbygget motorvogn som er bestemt til å kjøres på veg, har minst 4 hjul og en konstruktiv hastighet på over 25 km/t, unntatt skinnekjøretøy og motorvogner som definert i § 2-3, § 2-4

og § 2-5», samt firehjuls motorsykkel registrert før 17. juni 2003. En tilsvarende definisjon finnes ikke i forskrift om godkjenning av bil og tilhenger til bil, som viser til definisjonene i rammedirektiv 2007/46/EF. «Bil» betyr her motorvagner i kategori M og N.

Vegdirektoratet ser forslaget om å utelukke transport av andre typer motorvagner enn M1 og N1 vil innebære en betydelig innsnevring av bestemmelsens virkeområde. Særlig transport av trekkvogner for semitrailere (motorvogn N3) foregår i dag med dispensasjon med hjemmel i gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav b. Også motorvagner i gruppe N2 og M2 vil være aktuelle å transportere etter bestemmelsen. Vi ser heller ingen grunn til å utelukke M3, selv om disse ofte vil ha en lengde som umuliggjør transport av mer enn ett kjøretøy. Som det drøftes i høringsnotatet, var formålet ikke å innsnevre praksis, men å trekke et skille mellom transport av én motorvogn og flere motorvagner.

Vi ser også at å begrense bestemmelsen til bare å omfatte motorvagner i gruppe M og N forskjellsbehandler en del andre typer motorvagner som vil kunne dra fordel av adgangen til å transporteres 2 eller flere på en gang. Dette gjelder for eksempel traktorer og motorredskaper med bredde ikke over 2,55 meter og vekter som ikke medfører overskridelse av de største tillatte vektene for vegen.

Gjeldende bestemmelse omtaler «kjøretøy». Vegdirektoratet ser at en begrensning av den nye bestemmelsens virkeområde til bare å gjelde motorvagner, innebærer en betydelig innsnevring i forhold til hva som tillates etter ordlyden i dagens § 5-6 nr. 4 bokstav b. Praksis altså har vist seg å være langt strengere enn hva forskriften gir hjemmel til, all den tid gjeldende forskrift faktisk benytter uttrykket «kjøretøy», som omfatter både motorvagner og tilhengere. Videre finnes det så vidt Vegdirektoratet kan se ingen saklig grunn til å forskjellsbehandle motorvagner og tilhengere med hensyn til hvilken lengde de tillates transportert med. Vi mener derfor at bestemmelsen må utformes slik at den også tillater transport av tilhengere. Det naturlige vil da være å videreføre bruken av dagens uttrykk «kjøretøy» i vegtrafikklovens forstand.

Bestemmelsen krever dessuten at kjøretøyet/ene skal være særlig innrettet for transport av kjøretøy. Tilsvarende som i bestemmelsen om transport av tømmer kreves det altså at tilhengeren og eventuelt motorvognen er innrettet slik at den ikke kan transportere andre typer gods enn motorvagner (evt «kjøretøy»). Dette utelukker en del transporter av kjøretøy hvor det benyttes «vanlige» vogntog. For eksempel vil transport av en del typer gods som faller inn under vegtrafikklovens definisjon av kjøretøy, som sykler, motorsykler, ATV og lignende, neppe transporteres med vogntog særlig innrettet for transport av kjøretøy.

7.6.2.2 Ett eller flere kjøretøy?

Dersom det bare transporteres ett kjøretøy av gangen, for eksempel en lastebil eller buss, vil dette være transporter som skal foretas etter gjeldende § 5-7 nr. 1 og vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b og ny § 5-7 nr. 3 (forslagets § 5-6 nr. 3), eventuelt som dispensasjon med tidsbegrensning for transport av *ett* udelbart kolli. Det kan selvsagt argumenteres at når det er tillatt å transportere flere kjøretøyer etter bestemmelsen, så burde det også kunne transporteres ett kjøretøy. I dette tilfellet vil en slik forståelse imidlertid innebære at transport av ett kjøretøy med lengde inntil 20,00 meter uten dispensasjon på veger som ikke er i vegggruppe IKKE etter ny § 5-7 (forslagets § 5-6), og uten dispensasjonen på de øvrige vegene med tillatt vogntoglengde 19,50 meter etter ny § 5-6 (forslagets § 5-5 nr. 7). Det vil dermed kun være

behov for dispensasjon på veger i veggruppe IKKE med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter.

7.6.2.3 Chassis og delvis oppbyggede kjøretøy

Statens vegvesen Region øst opplyser som beskrevet at det også har vært gitt dispensasjoner til transport av chassis med hjemmel i gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav b.

Det kan diskuteres om dagens bestemmelse gir hjemmel til dispensasjon for transport av chassis eller delvis oppbyggede kjøretøyer. Bestemmelsen omtaler «kjøretøyer». «Kjøretøy» er i vegtrafikkloven § 2 definert som «*innretning som er bestemt til å kjøre på bakken uten skinner*», mens «motorvogn» er definert som «*kjøretøy som drives frem med motor*».

Uavhengig av om motorvogn uten motor er «motorvogn» i vegtrafikklovens forstand, antar vi at den faller innenfor lovens definisjon av «kjøretøy», og sånn sett er omfattet av forskrift om bruk av kjøretøy gjeldende § 5-6 nr. 4. Hva gjelder chassis til *tilhengere*, vil disse være å anse som kjøretøy, som kan og ofte blir godkjent og registrert kun som chassis. Det er klart at innretninger som i sin aktuelle tilstand kan registreres eller er registrert er å anse som kjøretøy. Vi bemerker dog at det må gå en grense mellom hva som kan anses som et «kjøretøy» og hva som må anses som «del av kjøretøy», og som ikke vil tillates transportert med større lengde enn ellers tillatt for vegen. Det er ikke mulig å angi konkret hvor dette skillet skal gå. Det må dermed være opp til kontrollørens skjønn om transporten kan anses å falle inn under ny § 5-6.

Transport av chassis vil for øvrig være underlagt de samme begrensningene som andre kjøretøy med hensyn til antall kolli som må transporteres for at bestemmelsen skal komme til anvendelse. Som beskrevet i forrige punkt skal slik transport foregå etter ny § 5-7 (forslagets § 5-6), og vil ikke være omfattet av ny § 5-6. For chassis for større kjøretøy, som for eksempel busser slik Region øst viser til, vil det, med mindre chassisene stables i høyden, sjelden være mulig å utføre transport av mer enn ett kolli før største tillatte lengde 20,00/22,00 meter overskrides.

7.6.2.4 Konklusjon

Da Vegdirektoratet ikke kan se noen saklig grunn til å forskjellsbehandle forskjellige typer motorvogner, og heller ikke å forskjellsbehandle motorvogner og tilhengere, vil den endelige ordlyden i § 5-6 nr. 1 benytte uttrykket «kjøretøy» fremfor forslaget uttrykk «motorvogn M1 og N1».

7.7 Bestemmelsens ordlyd og utforming

Som nevnt innledningsvis har Vegdirektoratet valgt å endre utformingen av bestemmelsen om transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy. Årsaken er at forslaget til forskriftstekst inneholdt svært mange gjentakelser, noe som gjorde bestemmelsen unødvendig omfangsrik og komplisert. Endringen ivaretar det overordnede formålet med revisjonen av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5, nemlig å gjøre regelverket enklere for brukerne. Den nye utformingen innebærer heller ingen realitetsendringer. Etersom bestemmelsen materielt sett samsvarer med forslaget som ble sendt på høring og som instansene har hatt mulighet til å uttale seg om, anser Vegdirektoratet at vi kan vedta denne uten å gjennomføre en ny høring.

Paragraf 5-6 nr. 1 angir hvilke godstyper som tillates transportert på hvilke vogntog med hvilke lengder og bredder, samt at slik kjøring er tillatt på veier med tillatt vogntoglengde 19,50 meter i vegliste for riks-, fylkes- og kommunale veier. Informasjonen er gitt i form av en tabell som angir vogntogtype og type gods, og deretter tillatt lengde og tillatt bredde med gods. Uten gods skal tillatt lengde og bredde etter § 5-4 nr. 4 og 5 ikke overskrides. Dette fremgår av bestemmelsens nr. 3, og er derfor ikke tatt inn i tabellen.

Bestemmelsene i nr. 2 til 5 tilsvarer innholdet i forslag til § 5-5 nr. 5 bokstav c til e, nr. 6 bokstav c til e og nr. 7 bokstav b til d, slik disse fremgår av *høringsnotatet*, dog tilføyd at kjøring kun er tillatt på veier som ikke er i veggruppe IKKE. Nr. 2 regulerer hvor mye godset tillater å stikke ut foran og bak vogntogene, som er knyttet til hvorvidt transporten foregår med vogntog bestående av slep- eller påhengsvogn eller semitrailervogntog. Sistnevnte er bare aktuelt ved transport av kjøretøy. Nr. 3 regulerer tillatt aksellast og totalvekt, og tillatt lengde og bredde uten gods. Avslutningsvis i bestemmelsen angis at motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter må ha bredde minst 2,30 meter, et vilkår som i praksis bare rammer transport av husmoduler og båter da transport av kjøretøy ikke tillates med bredde over 2,55 meter.

Bestemmelsen vil etter dette få følgende ordlyd:

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

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

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

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

7. 8 EØS-rettslige problemstillinger

Vegdirektoratet har i høringsnotatet beskrevet utfordringer knyttet til at direktiv 96/53/EF ikke tillater transport av flere kolli dersom disse ved plassering etter hverandre medfører at transportens lengde overskrider største tillatte lengde etter vedlegg I (19,50 m i Norge). Strengt tatt er dermed transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøyer med større lengde enn 19,50 meter ikke tillatt etter direktivet, verken med eller uten dispensasjon. Saken vedrørende de norske reglene som likevel tillater slik transport ligger i skrivende stund hos EFTAs overvåkingsorgan (ESA). Dersom ESAs konklusjon blir at de norske særbestemmelsene er direktivstridige, vil Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet måtte arbeide for å finne en løsning som likevel muliggjør slik transport. Instansene blir i høringsnotatet bedt om synspunkter på hvorvidt Vegdirektoratet bør arbeide for å opprettholde særbestemmelsene og hvilke hensyn som eventuelt kan anføres for å opprettholde disse.

Statens vegvesen Region sør uttaler at det bør arbeides for å opprettholde spesialreglene. *Region nord* uttaler at de ser fordeler med hensyn til trafikkmengde og utnyttelse av kapasitet i tillegg miljøhensyn. Regionen viser også til at dette er en god gammel regel som har fungert godt i mange år. *Klima- og forurensningsdirektoratet (KLIF)* ber om at hensynet til utslipp i luft og om å redusere støy vektlegges i arbeidet med å opprettholde spesialbestemmelsen, og mener spesialbestemmelsen bør bestå fordi færre og større transporter gir mindre utslipp av miljøskadelige avgasser.

Vegdirektoratet tar med seg disse innspillene i den videre prosessen rundt samtidig transport av to husmoduler/brakker eller to båter med større lengde og bredde enn hva som er tillatt for vegen.

8. § 5-7 Kjøring med større lengde eller bredde uten dispensasjon for motorredskap og for transport av udelbart gods (forslagets § 5-6)

Bestemmelsen er en videreføring av gjeldende § 5-7 og vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b. Det foreslås en rekke endringer sammenlignet med gjeldende bestemmelser.

8.1 § 5-7 nr. 1 Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil (forslagets § 5-6 nr. 1)

8.1.1 Motorredskaper

8.1.1.1 Instansenes kommentarer

MEF stiller seg svært kritiske til at Vegdirektoratet tilsynelatende foreslår å forby all transport av gods med motorredskap på offentlig veg. Forbundet er villig til å godta et forbud mot transport av gods med motorredskap når største tillatte lengde, bredde eller vekt etter forslagets § 5-4 overskrides, men ønsker ikke at forbudet også skal gjelde motorredskaper som ikke overskrider disse grensene. Instansen foreslår derfor at nr. 1 får følgende ordlyd: «*Det er ikke tillatt at motorredskap, mobilkran [betongpumpebiler] og liftbiler benyttes til godstransport på offentlig veg, hvis vegens tillatte bredde, lengde eller vekt ikke overskrides*».

Instansen gir en detaljert oversikt over hvilke grupper av motorredskaper som i dag benyttes til transport av gods på offentlig veg, og konsekvensene for disse gruppene dersom det innføres et totalforbud mot transport av gods med motorredskaper. Det dreier seg blant annet om liftbiler, brøytebiler registret som motorredskap, terminalmaskiner, spesialbiler for

brønnboring, dumpere registrert som motorredskap og ikke registreringspliktige motorredskaper som hjullastere og hjulgående gravemaskiner. Det vises til MEFs høringssvar (vår referanse 2010/024624-092) for en fullstendig redegjørelse for konsekvensene for hver av disse gruppene av motorredskaper.

8.1.1.2 Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet bemerker innledningsvis at ny § 5-7 nr. 1 (forslagets § 5-6 nr. 1) kun regulerer bruk av motorredskaper med større dimensjoner enn hva som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. Høringsnotatets redegjørelse for bestemmelsen uttalte riktignok at heller ikke transport av gods med motorredskap som ikke overskrider tillatte dimensjoner etter forslagets § 5-4 og gjeldende vedlegg 1 vil være tillatt etter revidert kapittel 5, men det foreslås ikke bestemmelser som forbyr slik transport.

For å unngå misforståelser rundt hvorvidt det er adgang til å transportere gods med motorredskap som ikke overstiger de tillatte dimensjoner etter § 5-4 nr. 4 og 5, vil ny § 5-7 nr. 1 uttale at **«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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a.»**

Når dette er sagt, følger det strengt tatt av definisjonene av mobilkran, betongpumpebil og liftbil i § 5-2 at slike kjøretøy ikke skal være innrettet for transport av gods, enten de er godkjent som motorredskap eller N3. Motorredskaper som i henhold til godkjenningen skal være innrettet på en måte som ikke muliggjør transport av gods, skal selvsagt heller ikke brukes til godstransport. Derimot vil motorredskaper som er innrettet og godkjent med muligheter for godstransport kunne brukes til dette, så lenge de tillatte vekt og dimensjoner for vegen etter § 5-4 ikke overskrides.

8.1.2 Mobilkran, betongpumpebil og liftbil

Forslag til § 5-6 nr. 1 (ny § 5-7 nr. 1) innebar også å forskriftsfeste at mobilkran, betongpumpebil og liftbil skal kunne kjøre uten dispensasjon på de samme vilkårene som motorredskap. Slike kjøretøy kan dermed, så lenge lengden ikke overstiger 14,00 meter, bredden ikke overstiger 3,25 meter og tillatt aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overstiger det som er tillatt for vegen, kjøre uten dispensasjon på vegger som er i vegggruppe A og B.

Ingen instanser har kommentert den foreslåtte tilføyelsen av mobilkran, betongpumpebil og liftbil sammen med motorredskap i forslagets § 5-6 nr. 1 (ny § 5-7 nr. 1). Vegdirektoratet vil derfor vedta dette forslaget.

8.2 § 5-7 nr. 2 bokstav a Vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods (forslagets § 5-6 nr. 2)

Vegdirektoratet foreslår å øke største tillatte lengde med og uten gods for det som i dag betegnes som «trekkbil med plattformtilhenger som har fem eller flere aksler med lik avstand mellom akslene, beregnet på spesielt tungt, udelbart gods (f.eks. transformator)» og «trekkbil med svanehalssemitrailer med styrbar aksel på semitraileren» fra 20,00 til 22,00 meter.

8.2.1 Instansens kommentarer

Ingen av instansene er negative til de foreslåtte økningene i de største tillatte dimensjoner slik de fremgår av korrigert forskriftstekst i brev datert 9. november 2012.

Statens vegvesen Region vest spør hva største tillatte lengde og bredde etter § 5-4 vil være, ettersom bestemmelsen angir forskjellige tillatte lengder for forskjellige typer kjøretøy og vogntog på forskjellige veger, og både 2,55 og 2,60 m som største tillatte bredde.

Statens vegvesen Region midt spør om hva som vil være største tillatte lengde for vogntog bestående av motorvogn med semitrailer spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med flere styrbare aksler på semitraileren.

NLF ønsker at største tillatte lengde for transport av udelbart gods med vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods skal økes ytterligere til 23,50 meter, for å imøtekomme bransjens behov.

Statens vegvesen Region øst mener det bør spesifiseres innledningsvis at det ikke kreves dispensasjon for å utføre transport i henhold til bestemmelsen.

Statens vegvesen Region midt spør hvilke krav som skal gjelde for utstikkende og overhengende last.

8.2.2 Vegdirektoratets vurderinger

At det ikke er behov for dispensasjon for å utføre transport etter bestemmelsen, uttales i overskriften og i nr. 3, men ikke i nr. 1 og 2. En mulighet er å samkjøre formuleringen i hvert fall i nr. 2 og nr. 3, men om det egentlig er behov for å påpeke at det ikke kreves dispensasjon når tittelen på bestemmelsen er «Kjøring med større lengde eller bredde **uten dispensasjon** for motorredskap og for transport av udelbart gods» kan diskuteres. I dagens § 5-7 fremgår dette bare av overskriften, men det fremgår også av overskriften til tabell 2 b i vedlegg 2 at transporten kan foregå uten dispensasjon. En annen tilnærming er å justere på den innledende teksten i både nr. 2 og nr. 3, noe som vil gi færre gjentakelser. Innledningsvis i forslaget nr. 2 står samme setning to ganger. Vegdirektoratet anser derfor at følgende ordlyd er mer hensiktsmessig:

Når aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a, kan følgende kjøretøy brukes med slik lengde og bredde som fastsatt i tabellene i denne paragraf, på veier som ikke er i veggruppe IKKE:

...

2. Vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods, og som med eller uten gods har større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. Tabellen i bokstav a angir hvilke kjøretøy og vogntogtyper det er tillatt å bruke og de største tillatte dimensjoner med og uten gods.

a. Tabell

...

3 Transport av udelbart gods med motorvogn N2 og N3 og tilhenger O3 og O4 når godset er lengre eller bredere enn lastebilen eller tilhengeren. Lengde og bredde uten gods må ikke overskride det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. Tabellen i bokstav a angir tillatte

kjøretøy og vogntogtyper og største tillatte dimensjoner med og uten gods.
a. Tabell

Største tillatte lengde etter § 5-4 vil være den største tillatte lengden og bredden for det aktuelle kjøretøyet eller vogntoget på den aktuelle vegstrekningen, altså som angitt i tabellen i forslaget § 5-4 nr. 4. Største tillatte bredde etter § 5-4 vil være 2,55 m, med unntak av strekninger hvor lavere tillatt bredde fremgår enten av veglisten eller av oppsatt trafikkskilt. I teorien kan man også skille mellom temperaturregulert og ikke temperaturregulert kjøretøy, men transport av bredt, udelbart gods med temperaturregulert kjøretøy, hvor det er krav om skap med 45 mm tykke vegger og aggregat, kan vanskelig forestilles.

Største tillatte lengde for transport av udelbart gods med vogntog særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods med *flere* styrbare aksler på semitraileren vil være den samme som for slik semitrailer med *én* styrbar aksel. Verken dagens rubrikk for «trekkbil med svanehalssemitrailer med styrbar aksel på semitraileren» eller forslaget «Motorvogn N2 og N3 (eventuelt trekkvogn N2 og N3) med semitrailer innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren» spesifiserer *antall* styrbare aksler, og må derfor forstås som «én eller flere styrbare aksler».

NLF begrunner ikke hvorfor en ytterligere økning av tillatt lengde til 23,50 meter må til for å «imøtekomme bransjens behov». Vegdirektoratet har dermed ikke grunnlag for å vurdere konsekvensene av å *ikke* øke største tillatte lengde ytterligere. I høringen foreslås største tillatte lengde kun økt til 22,00 meter. Vegdirektoratet har ikke vurdert forsvarligheten av å øke tillatt lengde ut over dette. Før det eventuelt kan foreslås å øke største tillatte lengde for transport av udelbart gods uten dispensasjon må de konsekvensene med hensyn til trafikkavvikling, fremkommelighet og trafiksikkerhet utredes. Det samme gjelder konsekvensene ved at man mister kontrollen og oversikten som ligger i at dispensasjonene i utgangspunktet gis for hver tur. På dette grunnlaget anser Vegdirektoratet at vi ikke kan øke største tillatte lengde ved transport av udelbart gods uten dispensasjon ut over til de foreslåtte 22,00 meter. Vi vil derfor ikke vedta en slik økning.

Til Region midt sitt spørsmål om hvilke regler som skal gjelde for utstikkende og overhengende last, viser vi til at dette forholdet heller ikke er regulert i dagens vedlegg 2 nr. 2. Så lenge total lengden ikke overstiger det som er tillatt etter vedlegg 2 nr. 2 bokstav b, foreligger det ingen begrensninger i hvor mye godset tillates å stikke ut. I den grad utstikkende gods på et vogntog, på en konkret vegstrekning på grunn av sveip eller på annen måte utgjør en fare for skade, vil dette rammes av vegtrafikkloven § 3. Vi viser for øvrig til behandlingen av spørsmålet om det skal gis konkrete regler om hvor mye godset tillates å stikke ut bak kjøretøyet i oppsummeringen av forslag til endringer i § 3-4, datert 16. desember 2013, vår referanse 2010024624-153⁵.

8.2.3 Uttrykket «særlig innrettet for transport av tungt udelbart gods»

Vegdirektoratet foreslår å bytte ut betegnelse «plattformtilhenger» og «svanehalssemitrailer» med «tilhenger/semitrailer særlig innrettet for transport av udelbart gods». Vegdirektoratet foreslår også å benytte enten uttrykket «motorvogn» eller «trekkvogn» for å betegne motorvognen som inngår i vogntog som kan transportere gods med større lengde

⁵ Tilgjengelig på:

http://www.vegvesen.no/attachment/562541/binary/907440?fast_title=H%C3%B8ringsoppsummering+%E2%80%93+endringer+i+%C2%A7+3-4.pdf

og/eller bredde enn etter forslaget § 5-4. Instansene spørres i høringsnotatet hvilket alternativ de foretrekker. Innspill på dette punktet er behandlet under kommentarene til definisjonsbestemmelsen.

8.2.3.1 Instansenes kommentarer

Statens vegvesen Region midt spør hvilke kriterier for utforming som skal gjelde for at et vogntog skal kunne anses som «spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods». I forbindelse med bestemmelsen om dispensasjon uten tidsbegrensning, som benytter det samme uttrykket, spør regionen tilsvarende om hva som skal til for at en tilhenger skal være å anse som spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods, og om dette gjelder vanlig semitrailer med kjørebroyer, jumbosemitrailer og maskinsemitrailer. Regionen spør også om hvordan saksbehandler for spesialtransport kan se i Autosys eller vognkortet om det dreier seg om en spesielt innrettet semitrailer, særlig siden det kun er spesielt innrettet tilhenger og spesielt innrettet semitrailer som kan få dispensasjon uten tidsbegrensning. Regionen mener bestemmelsen også bør gi uttrykk for at maskintrailer og brønnhengere er omfattet.

Statens vegvesen Region vest stiller også spørsmål ved hva det vil si at et vogntog er «spesielt innrettet», og hvor grensen går for at noe skal anses som «tungt». Regionen mener videre at selv om uttrykket «svanehalssemitrailer» ikke er definert, er uttrykket godt innarbeidet i transportnæringen, og burde derfor angis i parentes som eksempel på hva som anses som «semitrailer særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods».

8.2.3.2 Vegdirektoratets kommentarer

Det finnes ingen egne Autosys-koder verken for plattformtilhenger eller for svanehalssemitrailer. Svanehalssemitrailer vil være angitt som «729 annen semitrailer», mens plattformtilhengere, som kan være både semitrailer, slepvogn og påhengsvogn vil være angitt enten som «729 annen semitrailer», «719 annen slepvogn» eller «709 annen påhengsvogn». Ytterligere opplysninger fremgår av merknadsfeltet, men heller ikke her benyttes en entydig språkbruk som uten videre gir uttrykk for nøyaktig hva slags tilhenger det er snakk om.

Hvor omfattende merknadene er, varierer fra kjøretøy til kjøretøy. Ofte er merknadene relativt kortfattede:

*(729 Semitr. annen) «KAN BRUKES SOM SLEPEVOGN, SEMITRAILER OG DOLLY
3 AKSEL 285/70R 19,5 PLYRAT 148/145 4 AKSEL 285/70R19,5 PLYRAT 148/145 (21)»*

*(729 Semitr. annen) «KAN BRUKES TIL SLEPEVOGN, SEMITRAILER ELLER DOLLY (21)
3 AKSEL 285/70R 19,5 PLYRAT 148/145
INKLUDERER SVANE UTEN 445 CM (21)»*

I andre tilfeller gis det detaljerte beskrivelser. For en tilfeldig valgt tilhenger (brønnhenger) er det anmerket at «Kjøretøyet er gitt dispensasjon fra KTF 14-7 når det gjelder avstand fra king-pin til bakre begrensning og teoretisk svingsentrum. Transporter med denne tilhengeren må skje iht. Forskrift om bruk av kjøretøy med vedlegg. Totalvekt / egenvekt som 3-akslet: 55000 / 13940 kg. 4-akslet: 65000/15740kg. Flyttbar K-pin:86cm. Belastning ved max 80 km/t:K-pin40000kg / aksel 1-5=5X12000kg. Tot.v. som 3/4/5 akslet 76000 / 88000 / 100000kg. Aksel 3,4 og 5 er medsporende. Lengde til tilh.kopl. maks:2162cm. Som 4 akslet akselavstander 181/181/201cm, k-pin 1406cm, tot 2109cm/ Utstyrt med 2 stk kjennemerker.»

Vi antar derfor at dagens betegnelser «svanehalssemitrailer» og «plattformtilhenger» eller forslaget «særlig innrettet for transport av udelbart gods» strengt tatt byr på de samme utfordringene. Som beskrevet i høringsnotatet har forslaget betegnelse den fordel at den ikke utelukker andre typer spesialtransporttilhengere fra å kunne påberope seg de tillatte vektene og dimensjonene, dersom det utvikles nye typer tilhengere som ikke passer inn i kategoriene svanehalssemitrailer eller plattformtilhengere.

Vegdirektoratet ser ikke behovet for å presisere hva som anses som «tungt» etter bestemmelsen. Vilkåret knytter seg ikke til godsets egenskaper, men til hvordan tilhengeren skal være innrettet. I høringsnotatet uttaler vi at kravet om at tilhengeren må være «særlig innrettet for transport av tungt udelbart gods» i praksis innebærer at den må ha et nedbygd lasteplan som gjør at av- og på lasting av en tung eller omfangsrik udelbar lastenhet kan foregå på en enkel og sikker måte, og at tyngdepunktet under kjøring blir lavt slik at transporten blir stabil. Vi antar at dette gir tilstrekkelig veiledning for hvordan tilhengeren skal være innrettet. I tillegg viser vi til at gjeldende vedlegg 2 pkt. 2 omtaler en «plattformtilhenger som har fem eller flere aksler med lik avstand mellom akslene, beregnet på spesielt tungt, udelbart gods», mens i de to andre radene i pkt. 2 bokstav a benyttes ikke uttrykket «tungt».

Vi bemerker også at svært mange tilhengere som benyttes til transport av tungt udelbart gods strengt tatt ikke faller inn under beskrivelsen av plattformtilhenger slik denne er gitt både i gjeldende vedlegg 2 nr. 2 og ny § 5-7 nr. 2 bokstav a (forslagets § 5-6 nr. 2 bokstav a) og § 5-8 nr. 2, altså at tilhengeren skal ha «5 aksler eller flere med lik avstand mellom akslene». Ideelt sett burde beskrivelsen i linjene som tilsvarer linjene for «plattformtilhenger» i gjeldende vedlegg 2 hatt en ordlyd som gjenspeiler virkeligheten. Vegdirektoratet må imidlertid utrede nærmere hvilken beskrivelse som vil være korrekt å benytte i denne sammenhengen. En mulighet er å slå sammen linjene «Motorvogn N2 og N3 med tilhenger spesielt innrettet O3 og O4 for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene» og «Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren» til en linje med ordlyd «Motorvogn N2 eller N3 med tilhenger O3 eller O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på tilhengeren». Da unngår man problematikken rundt antall aksler på tilhengeren og tilhengertyper. Vi anser imidlertid at det bør undersøkes nærmere om en slik endring får utilsiktede konsekvenser. Løsningen avviker også såpass mye fra gjeldende og foreslått forskrift at det bør gjennomføres en høring før den eventuelt vedtas. I høringen om omarbeidede bestemmelser om samlasting vil Vegdirektoratet derfor også foreslå en justering av teksten i disse to rubrikkene. De samme justeringene vil foreslås i § 5-8. I foreløpig forskriftstekst vil rubrikkene av strukturmessige hensyn være uendret.

Inntil videre skal derfor «tilhenger O3 eller O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 aksler eller flere med lik avstand mellom akslene) praktiseres slik at den omfatter de kjøretøytypene som etter gjeldende regelverk får dispensasjon uten tidsbegrensning som «plattformtilhenger som har fem eller flere aksler med lik avstand mellom akslene, beregnet på spesielt tungt, udelbart gods (f.eks. transformator)».

8.3 § 5-7 nr. 2 bokstav b nr. pkt. 1 til 5 – transport av mer enn ett udelbart kolli (forslagets § 5-6 nr. 2 bokstav b)

8.3.1 Generelt om forslaget

Bestemmelsens nr. 2 bokstav b inneholder forslag til bestemmelser som krever at vogntog som uten gods overskrider største tillatte lengde, bredde eller begge deler kun kan benyttes til å transportere gods som overskrider henholdsvis største tillatte lengde, bredde eller begge deler. Sagt på en annen måte:

- Minst en av lastenhetene som transporteres med et vogntog som uten gods har bredde over 2,55 m, *også må ha bredde over 2,55 m*, men også *kan* være for lang.
- Minst en av lastenhetene som transporteres med et vogntog som uten gods overskrider største tillatte lengde, *må ha slik lengde at den ikke er mulig å transportere på en måte som ikke overskrider største tillatte lengde for vegen*, men som også *kan* være for bred.
- Lastenhet som transporteres med vogntog som uten gods overskrider største tillatte bredde og lengde for vegen *må være bredere enn 2,55 m og ha slik lengde at det ikke er mulig å transportere den på en måte som ikke overskrider største tillatte lengde for vegen*.

Samtidig foreslås også adgang til samlastning av flere lange eller brede udelbare kolli.

8.3.2 Instansenes kommentarer

Region øst gir er uenige i forslaget om at vogntog som uten gods overskrider største tillatte lengde, bredde eller begge deler, kun tillates å transportere gods som minst overskrider den dimensjonen som vogntoget overskrider uten gods. Regionen mener dimensjonen på kolloiet må være underordnet, og at dette ikke vil ha konkurransevridende effekt da driften av slike vogntog er dyrere enn for vanlige vogntog.

NLF er ikke enige i forslaget om å kreve at lastenhetene minst skal overstige største tillatte dimensjoner for å kunne transporteres på et vogntog med større lengde enn hva som er tillatt for vegen. Instansen mener kolloiets størrelse må være underordnet.

MEF tolker de foreslåtte bestemmelsene slik at det ved returtransport kun vil være adgang til å transportere én lastenhet, uavhengig av lastenhetens størrelse, og mener det bør være adgang til å transportere flere lastenheter ved returtransport, men da slik at lastens lengde og bredde ikke overstiger det som er tillatt for vegen. **Statens vegvesen Region øst** stiller seg spørrende til at det ikke vil være mulighet til å transportere ledsagerbilen på spesialtransporthenger ved returkjøring.

NHO LT uttaler at de er positive til adgangen til å samlaste flere udelbare kolli, og til å samtidig transportere delbare kolli dersom disse transporteres innenfor største tillatte lengde og bredde for den aktuelle bil og vegklasse. De anser dette for å være særlig positivt for offshoresektoren, som frakter rør og annet boreutstyr i «baskets», og med de foreslåtte bestemmelsene vil det bli mindre parallelt transportarbeid og reduserte kostnader for både transportør og kunde.

Treindustrien og Moelven påpeker at bestemmelsen om samlastning av flere lange, udelbare lastenheter ikke må være til hinder for at flere lastenheter kan transporteres sammen med lastenheten det er innvilget lengde- eller breddedispensasjon på, så lenge de øvrige enhetene uavhengig av plassering ikke overskrider lovlig lastlengde uten dispensasjon. Denne

kommentaren gjør seg slik Vegdirektoratet ser det også gjeldende for transport som foregår uten dispensasjon.

NLF mener det må være adgang til å samlaste lastenheter med kortere lengde etter hverandre så lenge man holder seg innenfor tillatt lastlengde.

MEF er positive til at det tillates samlasting av maskiner og ekstra utstyr som tilhører denne maskinen, men mener forskriftens formulering om transport av «ett udelbart kolli» kan medføre misforståelser, og at det derfor bør fremkomme at det er tillatt å transportere flere kolli når disse hører til hovedlasten.

Region øst er ikke enig i de foreslåtte bestemmelsene om samlasting av gods, med unntak av muligheten til å demontere utstyr på maskiner og transportere dette sammen med hovedlasten. Regionen forstår forslaget om adgang til å samlaste flere udelbare kolli slik at det gis adgang til å fylle opp *hele* hengeren i lengde/bredden med gods, og at slik transport befinner seg i grenseland mellom normaltransport og spesialtransport. Det vises særlig til at transportørene kan finne måter å utnytte dette på som vil medføre flere lange og brede transporter på vegene.

Forsvaret Hæren påpeker at det må være adgang til å stable flere udelbare kolli både i lengden/bredden og i høyden dersom ikke største tillatte bredde/lengde overskrides. Også **NLF** mener det må være adgang til å transportere flere kolli i høyden.

NHO LT gir uttrykk for at forskriftsteksten er vanskelig tilgjengelig og kan medføre feiltolkninger i kontrollsituasjoner. Instansen anbefaler derfor at det i forskriften eller vedlegg til denne tas inn illustrasjoner eller tegninger som kan støtte teksten og gjøre det lettere for brukere og kontrollører å tolke forskriften korrekt.

NLF mener forslaget § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 5 om vogntog som ikke overstiger verken største tillatte lengde eller bredde, kan sløyfes da det er dekket opp av nr. 3 bokstav b.

8.3.3 Vegdirektoratets kommentarer

Tilbakemeldingene på forslaget tyder på at det er vanskelig å lese ut fra ordlyden hva reglene faktisk skal være. Dette taler for større justeringer av ordlyden slik at det kommer klart frem hva som er og hva som ikke er tillatt ved bruk av de forskjellige vogntogtypene.

Videre har Vegdirektoratet, på bakgrunn av instansenes kommentarer, innsett at især reglene om anvendelsesområdet for vogntog som uten gods overstiger største tillatte lengde og bredde, får betydelige negative konsekvenser for en rekke transportører og maskinentreprenører, noe som ikke var tilsiktet fra vår side. Det ligger også et visst handlingsrom i direktiv 96/53/EF som muliggjør mer lempelige regler på dette feltet. Vi anser imidlertid at det kreves så store justeringer i forskriftsteksten for å muliggjøre slik transport at det må gjennomføres en ny høring før de kan vedtas.

Som konsekvens av disse to forholdene, velger Vegdirektoratet å trekke forslag til § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 1 til 5 og nr. 3 bokstav b pkt. 1 til 4. Vi vil så snart som mulig gjennomføre en ny høring som spesifikt tar for seg innhold og ordlyd i bestemmelsene om bruksområdet til vogntog som uten gods overstiger tillatt lengde og bredde, samlasting av flere udelbare kolli og samlasting av udelbare og delbare kolli. Vi vil etterstrebe å ha de omarbeidede reglene

på disse punktene klare til ikrafttredelse samtidig med de øvrige bestemmelsene i revidert kapittel 5.

Den foreløpige ordlyden i ny § 5-7 gjengis i punkt 8.7.

8.4 Sporingskrav (forslagets § 5-6 nr. 2 bokstav b pkt. 8)

8.4.1 Instansenes kommentarer

NLF mener punktet om sporingskravet må fjernes da det fører til at vogntogene må ha ledsagelse når de kjører uten last. Ifølge instansen vil dette gi store økonomiske ulemper for transportørene, og påpeker at denne typen kjøretøy knapt er synlige på ulykkesstatistikkene. De mener derfor kjøretøyene må kunne forflyttes uten ledsagelse, selv om de ikke oppfyller det foreslåtte sporingskravet.

Etter at høringsfristen gikk ut, har dispensasjonsmyndigheten hos Statens vegvesen Region øst fått opplyst fra flere hold at mange transporter som er tillatt etter gjeldende bestemmelse om transport av udelbart gods uten dispensasjon og som ikke krever ledsagelse etter gjeldende vedlegg 2 pkt. 3 bokstav b, vil måtte ha ledsagelse dersom det foreslåtte sporingskravet vedtas.

8.4.2 Vegdirektoratets vurderinger

8.4.2.1 Konsekvenser av foreslått sporingskrav

Vegdirektoratet bemerker innledningsvis at det ikke egentlig følger av forslaget at vogntog som ikke oppfyller sporingskravet, må ha ledsagelse. Henvisningen til innslagspunktet for ledsagelse i forslaget § 5-10 nr. 2 (ny § 5-11 nr. 2) gir strengt tatt bare en anvisning på en øvre grense for når sporingskravet skal være oppfylt. Når det inntrekrav om ledsagelse, vil ledsagerkjøretøyet ivareta de trafikkikkerhets- og fremkommelighetsmessige aspektene ved transporten, ved å sørge for at transportene ikke møter annen trafikk i trange svinger og lignende. Det foreligger da ikke det samme behovet for å regulere hvor stor del av vegbanen transporten tillates å legge beslag på i svingene.

For transporter som ikke krever dispensasjon, vil overskridelse av sporingskravet egentlig medføre at det kreves *dispensasjon* for at transporten kan gjennomføres. Sporingskravet er en største tillatte dimensjon på lik linje med største tillatte lengde og bredde (og transportens *sporingsegenskaper* er en dimensjon på samme måte som transportens lengde og bredde). Forslagets § 5-9 (ny §§ 5-9 og 5-10) om dispensasjon med tidsbegrensning inneholder imidlertid ingen konkret bestemmelse om at slik dispensasjon kan gis, ut over at det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transporter med dimensjoner (som også omfatter sporing) som overskrider dimensjonene angitt i ny § 5-7 (forslagets § 5-6).

Uavhengig av om konsekvensen av overskridelse av sporingskravet er krav om dispensasjon med tidsbegrensning eller ledsagelse, ser Vegdirektoratet at forslaget får mer vidtrekkende konsekvenser enn først antatt. Vi mener derfor det er nødvendig å gjøre visse justeringer i forslaget for å bringe bestemmelsen i samsvar med hva som var den opprinnelige intensjonen.

Det valgte sporingskravet (120° mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter) er basert på kravet i European Best Practice Guidelines for Abnormal Transports, for transporter med lengde inntil 23,00 meter. Vegdirektoratet gjennomførte beregninger i

TrailerWin som viste at dette sporingskravet ikke ville by på nevneverdige problemer for de berørte transportene. Tilbakemeldingene fra transportørene viser imidlertid at dette *i praksis* ikke er tilfelle.

8.4.2.2 Innslagspunkt for sporingskravet

Bakgrunnen for innføringen av sporingskravet for spesialtransport samt transport av husmoduler, båter og biler, var økningen i tillatt lengde fra 20,00 til 22,00 meter. Vegdirektoratet antok at en slik økning ikke ville få trafikkikkerhets- eller fremkommelighetsmessige konsekvenser så lenge transportene samtidig oppfylte et gitt sporingskrav. For å ivareta dette formålet, uten å ramme transporten som etter gjeldende regelverk ikke er underlagt krav om ledsagelse, vil Vegdirektoratet endre bestemmelsene om krav til sporing slik at sporingskravet først inntreffer når transportens lengde overskrider 20,00 meter.

Forslaget innebærer at alle transporten som i dag tillates utført uten ledsagelse, fortsatt kan utføres uten ledsagelse. Det sikrer også at ikke regelverket får tilbakevirkende kraft ved at tilhengere som i dag lovlig benyttes til å utføre transporten inntil 20 meters lengde ikke kan benyttes lenger. Transportører som ønsker å nyttiggjøre seg av økningen i tillatt lengde, må benytte transportmateriell med egenskaper som medfører at sporingskravet kan overholdes. Vegdirektoratet har fått opplyst at dette i praksis betyr at det må benyttes tilhengere med minst en styrbar aksel med tvangsstyring som beskrevet i fotnote 5 til tabell 2a, altså «*et system der tilhengerens aksler styres automatisk når vinkelen mellom lengdeakslene på bil og tilhenger endres, hvor «Joystick- og friksjonsstyring er ikke å betrakte som tvangsstyring».* Tilhengere uten styrende aksler, tilhengere med styrbare aksler som utelukkende er friksjonsstyrt og tilhengere med styrbare aksler med joystick-tvangsstyring vil etter hva Vegdirektoratet erfarer ikke være i stand til å oppfylle sporingskravet. Dersom tilhengere med denne typen styrbare aksler likevel oppfyller sporingskravet, vil disse selvsagt også være fritatt fra kravet om ledsagelse. Alternativt kunne vi stilt som vilkår at det benyttes tilhenger med tvangsstyring ved lengde over 20,00 meter. Et slikt krav vil imidlertid være til hinder for utvikling bruk av tilhengere med andre typer styring som konstrueres på en slik måte at de får de samme sporingsegenskapene som tilhengere med ekte tvangsstyring.

Vi bemerker også at ettersom forslaget egentlig krevde at alle transporten med større lengde eller bredde enn tillatt for vegen inntil dimensjonene som krever ledsagelse må oppfylle sporingskravet, er endringen i realiteten en lemping i forhold til den foreslåtte regelen. Alternativt kunne vi satt krav til sporing også for vogntog med lengde inntil 20,00 meter og gitt en overgangsregel som også tillot bruk av dagens materiell inntil dette er «brukt opp». En måte å gå frem på kunne være å sette et gitt sporingskrav ved godkjenningen av spesialtransporttilhengere for at disse skal kunne tildeles hvite kjennemerker. Slike tilhengere som ikke oppfyller sporingskravet, vil da kun kunne tildeles sorte kjennemerker og vil ikke være tillatt å bruke på offentlig veg. Vegdirektoratet anser imidlertid at å innføre en slik ordning ligger utenfor rammene av hva som kan gjennomføres uten ny høring.

Endringen innebærer også at transporten med større lengde enn 20,00 meter behandles strengere enn transporten med lengde inntil 20,00 meter. Vegdirektoratet mener dette kan rettferdiggjøres av flere grunner. For det første vil større lengde innebære at vogntogene tar større plass i svingene. Med tanke på kurvaturen på det norske vegnettet er det etter Vegdirektoratets syn rimelig å kreve at svært lange transporten skal oppfylle et sporingskrav. Den mest nærliggende sammenligningen er med tømmervogntogene med lengde inntil 24,00

meter, som trafikkerer et til dels kronglet vegnett. Dersom tømmervogntog skal ha lengde over 19,50 meter, må de samtidig oppfylle sporingskravet for slike vogntog. Hvis ikke tillates ikke transporten utført med større lengde enn ellers tillatt for vegen.

For det andre er det foreslåtte sporingskravet hentet fra European Best Practice Guidelines for Abnormal Transports. I hele Europa anbefales det å sette nettopp dette sporingskravet til spesialtransporter med lengde inntil 23,00 meter. Kravet gjøres dermed også gjeldende på vegnett som skiller seg betraktelig fra det norske, enten det skyldes geografiske forhold som mindre utfordrende topografi eller høyere standard på vegnettet. Vegdirektoratet kan ikke se at vi i Norge, med de særlige utfordringene vi har på vårt vegnett, bør stille *mindre strenge* krav enn ellers i Europa.

Som beskrevet innledningsvis er konsekvensen av at sporingskravet ikke overskrides, egentlig at det inntreffer krav om dispensasjon med tidsbegrensning. Vegdirektoratet registrerer at forslaget har blitt oppfattet dithen at overskridelse av sporingskravet utløser krav om ledsagelse. Dette er etter vårt syn også en mer hensiktsmessig regulering av forholdet. Alternativet er at dispensasjonsmyndigheten vurderer for hver tur om det på bakgrunn av transportens dimensjoner og den konkrete strekningen som ønskes kjørt kan gis dispensasjon hvor det eventuelt stilles krav til ledsagelse. Dette vil stride mot formålet med å øke største tillatte lengde for transport av udelbart gods uten dispensasjon, som var å redusere antall søknader som må behandles hos dispensasjonsmyndigheten. Systemet er også mindre forutsigbart for brukerne.

Vegdirektoratet har etter en nærmere vurdering kommet til at dette best ivaretas ved at sporingskravet tas ut av ny § 5-7 og plasseres i bestemmelsen om ledsagelse i ny § 5-11 nr. 2. Vi unngår samtidig å gjenta sporingskravet for hver bestemmelse det gjelder for.

8.4.2.3 Ytterligere kommentarer fra 2014

I høring av 6. mai 2014 om transport av ett og flere udelbare kolli og samlastning av udelbart og delbart gods opplyste Vegdirektoratet til orientering om at sporingskravet var endret til kun å gjelde transport med lengde over 20,00 meter og var flyttet til ny § 5-11. Selv om Vegdirektoratet understreket at eventuelle innsigelser på dette punktet ikke kunne påregnes behandlet, ga to høringsinstanser, NLF og Frank Erdmann, i sine kommentarer uttrykk for at de var uenige i denne løsningen.

NLF er svært kritiske til innføringen av sporingskrav for transport med lengde over 20,00 meter. Instansen viser til at kravet utløser en stor økning av bruk av ledsagerkjøretøy når vogntogene skal på verksted eller til kontroll. Vogntog med brønnhengere med lengde mellom 20,00 og 22,00 meter som i dag får dispensasjon for hver tur, trenger i dag ikke ledsagerbil før lengden overstiger 23,50 meter. De viser også til at uttrekkbare «jumbohengere» ikke vil klare det foreslåtte sporingskravet i uttrukket tilstand, og vil kreve ledsagelse ved kjøring med gods. Kun hengere med hydraulisk styring på alle aksler vil klare sporingskravet.

Instansen påpeker at fjerning av kravet om dispensasjon er en forenkling, men at behovet for ledsagerbil vil medføre økte kostnader for transportørene, fordi de må betale for ledsagerbil med sjåfør begge veger. Videre viser instansen til at spesialtransportvogntogene sjelden er innblandet i uhell. De ser derfor ingen grunn til å endre på dagens praksis. Avslutningsvis viser de til at tømmervogntog og modulvogntog er med lengde henholdsvis 24,00 og 25,25 meter er tillatt «på store deler av vegnettet».

Et vogntogs sporingsegenskaper avhenger av hvor akslene er plassert. Dette varierer fra vogntog til vogntog. Er de plassert langt bak, som er ganske vanlig for brønnhengere, er det nødvendig med en effektiv form for styring for å klare sporingskravet. Et vogntog med brønnhenger uten styrbare aksler med lengde 22,00 meter, vil for eksempel ikke klare sporingskravet. Vegdirektoratet har kjørt et tilfeldig utvalgt vogntog av denne typen i TrailerWin, hvor det fremgår at den beste sporingen et slikt vogntog oppnår er 120 grader mellom yttersirkel med radius 14,50 meter og innersirkel med radius 3,48 m. Har tilhengeren akslene plassert lenger frem, vil sporingskravet normalt ikke være et problem. For noen vogntog blir konsekvensen av de nye reglene at de ikke lenger trenger dispensasjon, men istedenfor må ha ledsagelse. Alternativet er etter Vegdirektoratets syn imidlertid ikke å la være å gi et sporingskrav, men heller å beholde 20,00 meter som største tillatte lengde uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning, også for vogntogene som oppfyller sporingskravet.

Det er også et tankekors at Best Practice Guidelines, som tar utgangspunkt en helt annen vegstandard enn den norske, anbefaler et sporingskrav som fordrer gitte egenskaper for transporter med større lengde enn 20,00 meter. Sett hen til standarden på store deler av det norske vegnettet, er det ikke unaturlig å sette et sporingskrav for spesialtransporter som minst tilsvarende det europeiske, selv om kravet nødvendigvis også innebærer enkelte ulemper for transportørene.

Dette gjør seg særlig gjeldende når man mister den sikkerhetsmekanismen som tross alt ligger i dispensasjonssystemet. I en dispensasjon kan det i langt større grad spesifiseres hvilken strekning som skal kjøres og hvilke vilkår som skal være oppfylt. Når det ikke lenger kreves dispensasjon, må det til gjengjeld settes enkelte generelle vilkår for kjøringen som sikrer at transporten ikke kommer i konflikt med hensynet til fremkommelighet og trafiksikkerhet. Fordi vilkårene skal gjelde for veger av varierende standard vil de kanskje oppleves som i overkant strenge på de beste strekningene. Dette gjelder selv om transportørene til nå ikke har opplevd at det har blitt satt vilkår om sporing eller ledsagelse for kjøring med sine vogntog.

Som NLF påpeker vil ledsagelse medføre kostnader. Vegdirektoratet kan imidlertid ikke se at et krav om ledsagelse skal påføre *transportøren* en kostnad, men at transporten vil bli dyrere for *transportkjøper*. Unntaket er når vogntogene skal til kontroll eller verksted. Vi antar imidlertid at det ikke vil dreie seg om et begrenset antall turer per vogntog. En annen mulig konsekvens er at transportører med vogntog som klarer sporingskravet får en fordel fremfor transportører hvis vogntog ikke oppfyller kravet og dermed må bekoste ledsagelse. Samtidig vil vogntog som klarer kravet, især dersom det er nødvendig med hydraulisk styring på alle aksler, være en god del dyrere i anskaffelse enn vogntog som ikke klarer kravet.

Når det gjelder tømmervogntog og modulvogntog, bemerker vi at også disse vogntogene er underlagt sporingskrav. Om vegen lar seg trafikkere med vogntog som sporer i henhold til kravet eller ikke, er en viktig del av vurderingen av om strekningen skal åpnes for slike vogntog. Reglene for tømmer- og modulvogntog kan derfor ikke sammenlignes på dette punktet.

Flytting av sporingskravet til § 5-11 har for øvrig den konsekvens at dispensasjonsmyndigheten i regionene ikke har hjemmel til å gi dispensasjon fra kravet. Dispensasjon kan kun gis av Region øst med hjemmel i ny § 5-15 nr. 4, og da kun dersom særlig tungtveiende hensyn gjør seg gjeldende. At ledsagelse medfører en ekstra kostnad for

transportøren vil normalt ikke kvalifisere som et slikt hensyn, da denne konsekvensen er den samme for alle transportører som benytter spesialtransporttilhengere som ikke oppfyller kravet.

Frank Erdmann er på sin side kritisk til at sporingskravet ikke skal gjelde for alle spesialtransporter. Han bemerker at han er overrasket over at sporingskravet er endret til kun å gjelde transporter med lengde mellom 20,00 og 22,00 meter. Han viser blant annet til at et sporingskrav vil være gunstig miljømessig og trafiksikkerhetsmessig. Han forklarer at for å klare sporingskravet må minst 20 % av akslene på tilhengeren være styrende, og mener vogntog som oppfyller sporingskravet fordi de har slike aksler, vil ha mindre friksjon mot vegbanen, med konsekvenser for blant annet drivstofforbruk, vegslitasje og svevestøv. Selv om tilhengere som oppfyller sporingskravet er «vesentlig» dyrere i anskaffelse enn tilhengere som ikke oppfyller kravet, mener han hensynet til miljø, kontroll, og trafiksikkerhet tilsier å beholde sporingskravet slik det ble foreslått i 2012.

Vegdirektoratet vil først påpeke at forslaget fra 2012 også var begrenset til transporter som ikke krever ledsagelse. Den konkrete ordlyden var «*Transport som ikke krever ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-10 nr. 2 skal kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter*». Kravet rammet dermed ikke alle spesialtransporter, kun de med lengde over det som er tillatt for vegen inntil 22,00 meter og de med bredde over 2,60 inntil 3,00 meter.

Konsekvensen av endringen i oppsummeringen fra mars 2014 var dermed kun at transporter med større lengde enn tillatt for vegen inntil 20,00 meter likevel ikke er omfattet av kravet. Reglene får nå følgende systematikk: Har tilhengeren en eller flere styrbare aksler, kan man ha lengde 22,00 meter både med og uten gods uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning. Har vogntoget styrbare aksler som ikke gir tilstrekkelig utslag til å oppfylle sporingskravet, må kjøring med lengde over 20,00 meter, både med og uten gods, skje med ledsagelse. Ved dispensasjon med tidsbegrensning for lengde mellom 22,00 og 23,50 meter kreves også ledsagelse dersom sporingskravet ikke er oppfylt. Ved lengde over 23,50 meter kreves alltid ledsagelse, og sporingskravet må ikke lenger være oppfylt.

Det betyr også at når det gis dispensasjon med tidsbegrensning til vogntog som med gods kun kan ha lengde 20,00 meter, både spesialtransportvogntog uten styrbar aksel på tilhengeren og vogntogene som ikke er særlig innrettet for transport av udelbart gods, for større lengde enn 20,00 meter, skal også disse ha ledsagelse dersom sporingskravet ikke er oppfylt.

Tanken har hele tiden vært at sporingskrav og krav om ledsagelse oppfyller de samme formålene. Sporingskravet sikrer at vogntoget ikke legger beslag på en for stor del av kjørebanelen i svinger, og dermed at det ikke kommer i konflikt med øvrige trafikanter. Dersom vogntoget ikke oppfyller sporingskravet og dermed risikerer å ta en så stor del av kjørebanelen at det kan få trafiksikkerhetsmessige konsekvenser, skal ledsagerbil(e) hindre at slike situasjoner oppstår. Vi har dermed ikke ansett det som nødvendig å regulere springsegenskapene til transporter som trenger ledsagelse.

Sporingskravet ble ikke gitt av miljøhensyn. Selv om vogntog med tilhengere med styrbare aksler nok er gunstigere på dette punktet, hadde forslaget om å innføre sporingskrav for transporter med lengde over 20,00 meter ikke som formål å gjøre transportene mer miljøvennlige. At å begrense sporingskravet til transporter med lengde over 20,00 meter inntil

lengde som utløser krav om ledsagelse ikke gir en like stor miljømessig gevinst som å innføre sporingskrav for alle spesialtransporter, er derfor ikke av betydning i denne sammenhengen.

8.4.2.4 Konklusjoner

På bakgrunn av drøftelsen i punkt 8.4.2.1 og 8.4.2.2, vil Vegdirektoratet vedta følgende bestemmelse om sporingskrav i § 5-11 nr. 2, som også vil gjelde for transport av udelbart gods uten dispensasjon:

Det kreves ledsagelse dersom kjøringen skjer med ...

...

c. lengde over 20,00 meter og følgende sporingskrav ikke er oppfylt: transporten skal kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.

8.5 § 5-7 nr. 2 bokstav b – andre kommentarer (forslagets § 5-6 nr. 2 bokstav b)

Region øst forteller også at kontrollører har opplevd at vogntog med lukkede tilhengere kjører med dørene oppslått langs siden slik at bredden på vogntoget blir over 2,55 m, og siden dette ikke er tillatt må det tas med i forskriften. Regionen ønsker i tillegg at forskriftsteksten skal presisere at det ved transport med lengde over 22,00 meter skal benyttes uttrekkbar semitrailer med styrbar aksel.

Vegdirektoratet antar at denne kommentaren knytter seg til transport av *langt* udelbart gods i vogntog med skap. Dersom godset er lenger enn semitraileren, vil dørene være åpne. Under kjøring vil vogntoget ha bredde på rundt 2,80 meter. Bredden vil være noe mindre når vogntoget står stille, men fortsatt over 2,55 meter. Etter gjeldende bestemmelser er det usikkert om denne typen transport er forbudt eller ikke, ettersom vanlig semitrailervogntog tillates å ha bredde inntil 3,25 meter ved transport av udelbart gods. Etter forslagets bestemmelser om transport av udelbart gods, vil slik transport imidlertid *ikke* være tillatt. Dette fordi det ikke tillates at vogntoget overstiger bredde 2,55 meter med mindre *godset* overstiger 2,55 meter. Lange, udelbare kolli som har bredde mindre enn 2,55 meter anses ikke for å være udelbare i bredderetningen, og transportens bredde tillates da heller ikke å overskride 2,55 meter. Dermed vil transport av for eksempel rør, både ett og flere, kun være tillatt dersom transportens bredde ikke overstiger 2,55 meter. Vegdirektoratet anser at disse reglene i seg selv er tilstrekkelige til å utelukke kjøring med åpne dører dersom dette medfører at transportens bredde overstiger 2,55 meter.

Vegdirektoratet bemerker at Region øst sitt forslag om å ta inn krav om uttrekkbar semitrailer med styrbar aksel ved lengde over 22,00 meter ikke hører ikke hjemme i ny § 5-7, da denne bestemmelsen uansett ikke tillater transport med lengde over 22,00 meter. Kravet vil først være aktuelt ved dispensasjon med tidsbegrensning, og dispensasjonsmyndigheten har da mulighet til å sette som vilkår at det benyttes nettopp uttrekkbar semitrailer med styrbar aksel.

8.6 § 5-7 nr. 3 Vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner (forslagets § 5-6 nr. 3)

Forslagets § 5-6 nr. 3 (ny § 5-7 nr. 3) var til dels en videreføring av gjeldende § 5-6 nr. 1 og vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b. Til forskjell fra samme bestemmelse nr. 2 omhandler nr. 3 vogntog som uten gods ikke tillates å ha dimensjoner som overstiger det som er tillatt etter § 5-4. Også her foreslås det endringer i begrepsbruken sammenlignet med dagens vedlegg 2 pkt. 2 bokstav b med hensyn til beskrivelsen av de forskjellige vogntogtypene. I likhet med i nr. 2 bokstav b åpnes det også for transport av flere udelbare kolli uten dispensasjon.

8.6.1 § 5-7 nr. 3 bokstav a (forslagets § 5-6 nr. 3 bokstav a)

8.6.1.1 Instansenes kommentarer

Statens vegvesen Region midt påpeker at bestemmelsen ikke angir at den ikke gjelder ved kjøring på veier i veggruppe IKKE.

Flere instanser har kommentarer til tabellen i forslaget § 5-6 nr. 3 bokstav a (ny § 5-7 nr. 3 bokstav a). **Statens vegvesen Region øst** påpeker at «Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods» og «Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4» i realiteten er tilsvarende vogntog, slik at førstnevnte kan sløyfes. **Region midt** mener også denne raden kan sløyfes. **MEF** mener også at radene kan slås sammen da de tillatte dimensjonene er de samme.

Region midt uttaler også at «uttrekkbar slep- eller påhengsvogn» i praksis fremstår som semitrailer, slik at tillatt lengde uten gods for «Motorvogn med uttrekkbar slep- eller påhengsvogn» ikke bør være mer enn 17,50 meter.

NLF ønsker at største tillatte lengde med og uten gods for transport av udelbart gods som angitt i bestemmelsen skal være henholdsvis 22,00 m for vogntog tilsvarende som for transport av husmoduler, og 14,00 m for motorvogn med kran og last, for å imøtekomme bransjens behov.

8.6.1.2 Vegdirektoratets vurderinger

At kjøringen ikke skal foregå på veggruppe IKKE, fremgår av forslaget nr. 3 bokstav c pkt. 5, som uttaler at kjøring er tillatt på veier i veggruppe A og B. Som beskrevet under kommentarene til nr. 2, kan denne begrensningen plasseres innledningsvis i paragrafen, hvor det da kommer helt klart til uttrykk hvilke veier som tillates trafikkert med de aktuelle dimensjonene.

Vogntogene som omhandles i tabellens linje 1 og 3 er to forskjellige vogntog. Vogntoget som beskrives i linje 1, «Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods», er innrettet for transport av lange, *smale* kolli som for eksempel betongelementer og armeringsjern, og verken bør eller kan transportere kolli som både er lange og brede. Bredden med gods for denne typen vogntog er derfor begrenset til 2,55 meter. Vogntoget i linje 3, «Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4», er et «vanlig» semitrailervogntog som i tillegg er uttrekkbart, og dermed langt bedre egnet til transport av gods som er både langt og bredt. Vegdirektoratet har derfor ansett det som hensiktsmessig å skille mellom disse to vogntogtypene i tabellen.

Ad region midt sin kommentar om at «uttrekkbar slep- eller påhengsvogn» i praksis fremstår som semitrailer, bemerker vi at en lastebil med påhengsvogn/slepevogn ikke oppfører seg helt som en semitrailer da tilhengeren er festet i tilhengerfestet bak på trekkbilen og normalt vil ha litt bedre sporing enn en semitrailer. Når den er lastet henger den normalt i tilhengerfeste på bilen og den sporer etter denne. Draget er vanligvis teleskopisk, men det finnes også selvstyrende versjoner som ikke er festet i tilhengerfeste. Lasten hviler direkte på trekkbilen. Når den er trukket sammen (uten last), er draget låst og den vil være helt lik en vanlig slep-/påhengsvogn som kan ha lengde 19,50 meter etter gjeldende vedlegg 1 nr. 4 bokstav a og forslaget § 5-4 nr. 4 bokstav a. I semitrailervogntog innrettet for transport av udelbart gods, er hengeren uttrekkbar og henger i svingskiven. Uten last kan den skyves sammen og vil være

som en vanlig semitrailer med tillatt vogntoglengde 17,50 meter etter gjeldende vedlegg 1 nr. 4 bokstav a og forslaget § 5-4 nr. 4 bokstav a. De største tillatte lengdene uten gods bør samsvare med disse lengdene. Vi vil derfor ikke endre største tillatte lengde uten gods til 17,50 meter for vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og uttrekkbar slep- eller påhengsvogn O3 eller O4.

Forslaget som ble sendt på høring inneholder ingen økning i største tillatte dimensjoner for transport av udelbart gods med de motorvogner og vogntog som omhandles i bestemmelsen. Eventuelle økninger på dette punktet er ikke vurdert av Vegdirektoratet, og kan dessuten ikke vedtas uten å først sendes på ny høring.

Når det gjelder ønsket om økning i tillatt lengde til 22,00 meter for «vanlig vogntog», bemerker vi at største tillatte lengde for motorvogn med uttrekkbar påhengsvogn eller slepvogn ved transport av udelbart gods ikke er foreslått økt ut over dagens tillatte lengde på 20,00 meter. Vegdirektoratet kan forstå at dette ved første øyeblikk kan fremstå som noe ulogisk at transport av to husmoduler skal tillates med slik lengde, mens transport av ett udelbart kolli ikke tillates utført med samme lengde. At en slik økning ikke ble foreslått ved transport av udelbart gods, skyldes blant annet prinsippet om at lange, udelbare kolli med lengde over 20,00 meter normalt skal transporteres på *semitrailer*. Vi kan heller ikke se at transport av lange, udelbare kolli på vogntog bestående av motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn er særlig praktisk. Vegdirektoratet har heller ikke utredet konsekvensene av å øke største tillatte lengde for transport av udelbart gods med vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner for 19,50-veg, og slikt forslag har heller ikke vært på høring. Vi anser derfor ikke at vi har anledning til å vedta et slikt krav.

Mot å øke største tillatte lengde for *motorvogn* taler dessuten at et kolli som krever lengde 14,00 meter inklusive kran, kan transporteres enten på en vanlig tilhenger eller semitrailer med kran, uten å overskride største tillatte lengde. Vi kan derfor ikke se at det er behov for en slik økning. Dessuten risikerer man å komme i konflikt med forståelsen av uttrykket «udelbart gods» – et kolli er strengt tatt ikke udelbart i lengderetningen dersom det kan transporteres innenfor største tillatte lengde på et vogntog.

8.6.2 § 5-7 nr. 3 bokstav b pkt. 1 til 4 – adgang til å transportere flere udelbare kolli (forslagets § 5-6 nr. 3 bokstav b pkt. 1 til 4)

Kommentarene vedrørende adgangen til å transportere flere udelbare kolli er mer eller mindre samsvarende med kommentarene til forslaget § 5-6 nr. 2 bokstav b. Vi viser til Vegdirektoratets vurdering av disse kommentarene i pkt. 8.3. Vegdirektoratet har også når det gjelder reguleringen av transport av flere kolli med vogntog som uten gods ikke overskrider de største tillatte dimensjoner kommet til at forslaget må trekkes tilbake. Omarbeidede bestemmelser på dette punktet vil sendes på ny høring i løpet av våren 2014.

8.6.3 § 5-7 nr. 3 bokstav b – andre kommentarer

Region øst mener det foreslåtte kravet nr. 3 bokstav b pkt. 6 om bredde minst 2,30 m for motorvogn som skal trekke tilhenger som med eller uten gods har bredde over 2,55 m, også bør gjelde for motorvogner som transporterer udelbart gods med bredde over 2,55 m. Blant annet vil pick-up registrert som motorvogn N2, som uten gods ikke har bredde mer enn 2,00 meter, kunne utføre transport av udelbart gods med bredde inntil 3,25 meter. **Region midt** mener også at kravet om bredde minst 2,30 m bør gjelde for motorvogn som transporterer

udelbart gods, fordi motorvogn gods med bredde inntil 3,25 m vil stikke svært mye ut i bredderetningen dersom motorvognens bredde kun er 2,00 m.

Vegdirektoratet anser at et krav om bredde uten gods for kjøretøy som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter, i og for seg kunne være et fornuftig tiltak. Imidlertid antar vi at transport av svært bredt gods med mindre kjøretøy med bredde langt under 2,55 meter forekommer i svært liten grad. I de tilfellene det forekommer, enten ved at transporten utføres med pick-up eller lignende kjøretøy, vil vegtrafikkloven § 3 komme til anvendelse dersom kjøringen ikke er forsvarlig. Gjeldende forskriftstekst omtaler bare «motorvogn», noe som innebærer at selv en M1 eller N1 kan transportere gods med bredde inntil 3,25 meter. Angivelsen av N2 og N3 en dermed en innskrenkning sammenlignet med gjeldende regelverk.

Med hensyn til definisjonen av «udelbart gods», vil dessuten en del transporter hvor det er stor breddeforskjell mellom motorvogn og gods fanges opp av at kolliet kan plasseres andre vegen på tilhenger eller semitrailer uten å overskride største tillatte bredde, og dermed faktisk ikke er «udelbart gods» i forskriftens forstand. Det er også grunn til å anta at få, om noen, profesjonelle aktører vil benytte *pickup* til slik transport. I tillegg inntrekr kravene i vedlegg 2 pkt. 3/§ 5-11 om gul, blinkede varselampe og begrensninger i tillatt tidspunkt for kjøring. Ved bredde over 3,00 meter er det dessuten krav om ledsagelse. Alt i alt er det derfor svært lite sannsynlig at spesialtransporter vil foretas med pickup.

Videre ble ikke et slikt krav drøftet i høringen, og kan dermed ikke vedtas uten at det gjennomføres en ny høring. Kravet om at motorvogn som skal trekke tilhenger med bredde over 2,55 meter må ha bredde over 2,30 meter, var begrunnet i andre hensyn enn de som vil begrunne en begrensning i breddeforskjell mellom kjøretøy og gods. Dersom vi skal kreve en gitt bredde for motorvogn, vil det systematisk også være mer naturlig å kreve en gitt bredde for alle kjøretøy (både motorvogn og tilhenger) som skal transportere gods med bredde over 2,55 m.

8.7 Forskriftstekst

§ 5-7 Kjøring med større lengde eller bredde uten dispensasjon for motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil og transport av udelbart gods

Når aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a, kan følgende kjøretøy brukes med slik lengde og bredde som fastsatt i tabellene i denne paragraf, på veger som ikke er i veggruppe IKKE:

1. Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som er konstruert med større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Tabellen nedenfor angir de største tillatte dimensjoner.

Motorvogn	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorredskap	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25
Mobilkran, betongpumpebil, liftbil	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25

2. Vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods, og som med eller uten gods har større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. Tabellen i bokstav a angir hvilke kjøretøy og vogntogtyper det er tillatt å bruke og de største tillatte dimensjoner med og uten gods.

a. Tabell

Vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren	20,00	3,25	17,50	3,00

- b. Motorvogn N2 og N3 må ha bredde på minst 2,30 meter dersom den skal trekke tilhenger som med eller uten gods er bredere enn 2,55 meter. Motorvognens bredde kan ikke overstige 2,55 meter.

3. Transport av udelbart gods med motorvogn N2 og N3 og tilhenger O3 og O4 når godset er lengre eller bredere enn lastebilen eller tilhengeren. Lengde og bredde uten gods må ikke overskride det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. Tabellen i bokstav a angir tillatte kjøretøy og vogntogtyper og største tillatte dimensjoner med og uten gods.

a. Tabell

Motorvogn/vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar slep- eller påhengsvogn O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	19,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4	20,00	3,25	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med vanlig semitrailer O3 og O4	20,00	3,25	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med vanlig	19,50	3,25	19,50	2,55

slep- eller påhengsvogn O3 og O4				
Motorvogn N2 og N3	12,00	3,25	12,00	2,55

- b. Motorvogn N2 og N3 må ha bredde på minst 2,30 meter dersom den skal trekke tilhenger som med eller uten gods er bredere enn 2,55 meter. Motorvognens bredde kan ikke overstige 2,55 meter.

9. § 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning

Forslagets bestemmelse om dispensasjon uten tidsbegrensning er først og fremst en videreføring av gjeldende § 5-6 nr. 1 og vedlegg 2 pkt. 1 bokstav b og d og pkt. 2 bokstav a, med enkelte strukturelle endringer tilsvarende de som framgår av forslag til § 5-6 (ny § 5-7). Som følge av forskriftsfestingen av mobilkranvegnettet og adgangen til å trafikere dette med dispensasjon uten tidsbegrensning er bestemmelsen også tilføyd regler om dispensasjon uten tidsbegrensning for mobilkran, betongpumpebil og liftbil. Betegnelsene på vogntog som kan få dispensasjon uten tidsbegrensning er endret tilsvarende som i ny § 5-7 nr. 2 bokstav a (forslagets § 5-6 nr. 2 bokstav a), og største tillatte lengde med og uten gods er også her økt fra 20,00 til 22,00 meter for vogntog med det som i dag omtales som plattformtilhenger og svanehalssemitrailer med styrbar aksel. Ut over tilføyelsen av aksellast- og totalvektsbestemmelser for mobilkran, betongpumpebil og liftbil foreslås det ingen materielle endringer i bestemmelsene om tillatte vekter ved dispensasjon uten tidsbegrensning.

9.1 § 5-8 nr. 1 Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil

Vegdirektoratet ber i høringsnotatet om instansenes syn på at det i motsetning til for motorredskap, ikke settes noen største tillatte lengde ved dispensasjon uten tidsbegrensning for mobilkran, betongpumpebil og liftbil. *Statens vegvesen Region nord* kommenterer at ettersom målet er å få så få lange kjøretøy som mulig på vegen, bør ikke motorredskap få dispensasjon for større lengde enn 14,00 meter, og at det vil være mulig å gjøre unntak i enkelttilfelle med hjemmel i ny § 5-15 nr. 4 (forslagets § 5-14 nr. 4). *Region sør* uttaler at de ikke har registrert behov for økning av tillatt lengde for motorredskap ut over 14,00 meter.

Vegdirektoratet merker seg at ingen instanser har hatt innvendinger til forslaget om å gi forskjellige grenser for største tillatte lengde for motorredskap på den ene siden og mobilkran, betongpumpebil og liftbil på den andre. Vi merker oss særlig at Region sør uttaler at de ikke har registrert noe behov for større lengde for motorredskaper.

Etter forslaget § 5-9 nr. 2 bokstav a er det adgang til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for kjøring med motorredskap med større lengde enn 14,00 meter. Dispensasjon uten tidsbegrensning for større lengde enn 14,00 meter vil bare kunne gis gjennom ny § 5-15 nr. 4 og § 6-2 nytt annet ledd, og kun dersom særlige hensyn gjør seg gjeldende.

Ut over å si seg enige i at mobilkran betongpumpebil og liftbil ikke skal være underlagt den samme lengdebegrensningen som motorredskap, har ingen instanser kommentert forslaget om å tilføye at mobilkran etc. kan få dispensasjon uten tidsbegrensning på de samme vilkårene som motorredskap. Vegdirektoratet vil derfor vedta dette.

Vegdirektoratet har også besluttet å gjøre noen mindre justeringer i bestemmelsens utforming, for å gjøre bestemmelsen mer ryddig. Endringene innebærer ingen realitetsendring. I tillegg er henvisningen til 12-tonnsvegnettet tatt ut og tenkt plassert i et eget nummer som regulerer all

trafikk på dette vegnettet. Denne delen av bestemmelsen vil føyes til senere, jf. punkt 9.3.3. Endelig ordlyd er gjengitt i punkt 9.4.

9.2 § 5-8 nr. 2 Vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods

9.2.1 § 5-8 nr. 2 bokstav a til c

9.2.1.1 Ønske om ytterligere økninger i tillatte dimensjoner

NLF ytrer ønske om at de største tillatte dimensjoner som angitt i forslaget § 5-8 nr. 2 bokstav c skal økes ytterligere. Instansen mener at totallengde uten gods på semitrailer uten styring bør økes fra 20 til 22 meter, og totallengde uten gods på semitrailer med friksjonsstyring og med styring på alle aksler fra 22 til 24 meter.

Vegdirektoratet gjentar fra kommentarene til ny § 5-7 nr. 2 og 3 (forslagets) forslaget § 5-6 nr. 2 og 3 at slike dimensjoner er ikke sendt på høring og kan ikke vedtas uten ny høring. Det må også utredes nærmere om det er tilrådelig å foreslå en slik endring, særlig med tanke på at lengde 24,00 meter i så fall også vil være tillatt på veger hvor største tillatte vogntoglengde ellers er 12,40 meter. Transporten vil da være nesten dobbelt så lang som vogntoglengden som ellers anses tilrådelig. Det har heller ikke vært aktuelt å skille mellom dimensjonene som tillates ved transport av udelbart gods uten dispensasjon, og ved transport med dispensasjon uten tidsbegrensning. Dersom største tillatte lengde ved dispensasjon uten tidsbegrensning settes høyere enn for transport uten dispensasjon, vil man samtidig innføre dispensasjon uten tidsbegrensning som kan gis utelukkende for dimensjoner. Det innføres i så fall en helt ny regel i det norske regelverket om transport av udelbart gods, noe som overhode ikke har vært tema for denne høringen. Vegdirektoratet anser derfor at vi ikke har anledning til å vedta økning av største tillatte lengde ved dispensasjon uten tidsbegrensning ut over hva som er foreslått, og vil følgelig ikke vedta slike endringer.

9.2.1.2 Særlig om tilhengere «spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods»

Statens vegvesen Region vest spør tilsvarende som for transport av udelbart gods uten dispensasjon hva det vil si at et vogntog er «spesielt innrettet for transport av udelbart gods». Regionen spør også hvordan saksbehandler kan se i Autosys om tilhengeren er innrettet for transport av udelbart gods, og dermed hvorvidt det dreier seg om en tilhenger som kan få dispensasjon uten tidsbegrensning. Regionen foreslår deretter å presisere at bestemmelsen også omfatter maskintralle og brønnhenger.

Vegdirektoratet gjentar fra kommentarene til ny § 5-7 nr. 2 (forslagets § 5-6 nr. 2) at det ikke finnes egne Autosys-koder verken for plattformtilhenger eller for svanehalssemitrailer. Saksbehandler vil måtte avgjøre om kjøretøyet tilfredsstillt kravene til dispensasjon uten tidsbegrensning på samme måte som i dag. Normalt vil informasjonen være å finne i merknadsfeltet. Dersom ordene «svanehalssemitrailer» eller «plattformtilhenger» benyttes, tilfredsstillt tilhengeren selvsagt vilkåret «særlig innrettet for transport av udelbart gods». Det samme vil være tilfelle dersom opplysningene i merknadsfeltet tilsier at det dreier seg om en slik tilhenger. Vi antar derfor at både dagens betegnelser «svanehalssemitrailer» og «plattformtilhenger» og forslaget «særlig innrettet for transport av udelbart gods» strengt tatt byr på de samme utfordringene.

Brønnhengere og maskintraller faller i dag inn under «svanehalssemitrailer». Dersom det fremgår av merknadene i Autosys at det dreier seg om enten en brønnhenger eller

maskintralle, er vilkåret om at tilhengeren skal være særlig innrettet for transport av udelbart gods oppfylt.

9.2.2 § 5-8 nr. 2 bokstav d

9.2.2.1 Forslagets § 5-8 nr. 2 bokstav d pkt. 1 til 4 – transport av flere udelbare kolli
I likhet med i bestemmelsene om transport av udelbart gods uten dispensasjon, foreslås det å gi bestemmelser som regulerer adgangen til å transportere flere udelbare kolli når transporten foregår med dispensasjon uten tidsbegrensning. Forutsetningen for at slik transport skal kunne skje er at de største alminnelig tillatte vekter for vegen etter forslaget § 5-4 nr. 1 til 3 og veglistene ikke overskrides. I tillegg kan det innfortolkes en adgang til å transportere utstyr som er demontert av hensyn til transportens stabilitet og fremkommelighet.

Forsvaret Hæren mener at det i vilkåret om at det ikke er tillatt å transportere mer enn ett udelbart kolli dersom de største tillatte vekter overskrides i § 5-8 nr. 2 bokstav d pkt. 2, bør presiseres at det vises til *de største tillatte vekter i henhold til § 5-4*. Vegdirektoratet er i utgangspunktet enige i dette.

Kun en høringsinstans har kommentert det materielle innholdet forslaget § 5-8 nr. 2 bokstav d pkt. 1 til 4. **NLF** mener vogntog beregnet på transport av udelbart gods bør kunne transportere delbart gods som tilhører hovedkolliet, så sant det ikke går ut over lengden, bredden eller tyngden på transporten. Instansen mener også at vektgrensen i den generelle dispensasjonen bør her legges til grunn ved slik transport. De mener demontert utstyr som for eksempel hjul, skuffe, pigghammer og som tilhører kolliet kan samlastes, hvis formålet med demontering er å bedre trafikksikkerheten og lette fremkommeligheten.

Som beskrevet i punkt 8.3, har Vegdirektoratet kommet til at forslag til bestemmelser som regulerer adgangen til å transportere flere udelbare kolli uten dispensasjon, må trekkes tilbake, da det ikke kommer tilstrekkelig godt frem hva som er og ikke er tillatt av slik transport. De samme forholdene gjør seg gjeldende for forslaget til bestemmelser om transport av mer enn ett kolli med dispensasjon uten tidsbegrensning. I tillegg er det så nær sammenheng mellom bestemmelsene om transport uten dispensasjon og transport med dispensasjon uten tidsbegrensning at disse bør ha mest mulig samsvarende systematikk og ordlyd. Vi velger derfor å trekke tilbake forslag til § 5-8 nr. 2 bokstav d pkt. 1 til 4.

Forslag til omarbeidede bestemmelser både om transport av flere kolli uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning om dette sendes på høring i løpet av våren 2014. Foreløpig ordlyd for § 5-8 er gjengitt i punkt 9.4.

9.2.2.2 Forslagets § 5-8 nr. 2 bokstav d pkt. 5 – sporingskrav

Vegdirektoratet har kommet til at sporingskravet i forslaget § 5-8 nr. 2 bokstav d pkt. 5 må justeres, slik at kravet kun vil gjelde for transporter med lengde over 20,00 meter. Vi viser til drøftelsen av sporingskravet for transport av udelbart gods uten dispensasjon i punkt 8.4, hvor det redegjøres for bakgrunnen og konsekvensene av denne endringen. Vi nøyer oss med å gjenta at kravet mest sannsynlig nødvendiggjør bruk av tilhenger med minst en aksel med «ekte» tvangsstyring (altså ikke friksjonsstyring eller tvangsstyring med joystick) dersom man skal nyttiggjøre seg av muligheten til å utføre transport med lengde mellom 20,00 og 22,00 meter. Det vil fortsatt være adgang til å utføre transporter med dispensasjon uten

tidsbegrensning selv om sporingskravet ikke er oppfylt. Overholdelse av sporingskravet vil derfor ikke være et vilkår for dispensasjon.

Paragraf 5-8 nr. 2 vil etter dette ikke inneholde noe sporingskrav. I likhet med for transport av udelbart gods uten dispensasjon, vil kravet fremgå av ny § 5-11 nr. 2, med følgende ordlyd:

Det kreves ledsagelse dersom kjøringen skjer med

...

c. lengde over 20,00 meter og følgende sporingskrav ikke er oppfylt: transporten skal kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.

9.2.3 Bestemmelsens ordlyd

Vegdirektoratet har i likhet med i nr. 1 besluttet å gjøre et par mindre justeringer i bestemmelsens struktur for å gjøre denne ryddigere. I tillegg til at sporingskravet er fjernet jf. forrige punkt, er henvisningen til at dispensasjonen kun gjelder på veggruppe A og B, flyttet til den innledende teksten i bestemmelsen.

9.3 § 5-8 nr. 3 Tillatt aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ved dispensasjon uten tidsbegrensning

Bestemmelsen tilsvarer gjeldende vedlegg 2 nr. 1 bokstav b og d. Det foreslås kun en mindre materiell endring i forhold til gjeldende regelverk, ved at krav til akselavstand for at akslene i en akselkombinasjon skal anses som enkeltaksler istedenfor trippelboggi er redusert fra 1,80 til 1,79 meter. Ut over denne ene justeringen foreslås ingen endringer i tillatte aksellaster eller totalvekter. Flere instanser har likevel avgitt kommentarer på dette punktet.

9.3.1 Innspill om endringer i tillatt aksellast

9.3.1.1 Instansenes kommentarer

Forsvaret Hæren mener aksellasttabellen i forslaget § 5-8 nr. 3 bokstav b bør endres, blant annet slik at den stemmer bedre med tabellen i dagens vedlegg 1 pkt. 1 bokstav a. Instansen har satt opp tabellen slik de ønsker at den skal se ut i sin høringsuttalelse (vår referanse 2010/024624-049).

NLF ønsker at 3-akslet semitrailer med akselavstand 2x1,80 m skal kunne ha aksellast 3x11 tonn på akselkombinasjonen på veggruppe A. Instansen ønsker også at regelverket skal tilgodese pendelaksler. Instansen viser til at slike tilhengere godkjennes med 12 tonns aksellast i EU, og at de er gunstige fordi alle tilhengerens hjul utjevner akseltrykket til enhver tid, og fordi nyere fjæring i motsetning til eldre typer hydraulisk fjæring er meget rask og presis.

9.3.1.2 Vegdirektoratets vurderinger

I forslag til forskriftstekst er kravet til avstand mellom aksler for at disse skal anses som enkeltaksler endret. Gjeldende regelverk setter grensen ved 1,80 meter, altså slik at det kreves minst 1,81 meter mellom akslene for at hver av disse skal kunne benytte seg av tillatt aksellast for enkeltaksler. I forslag til forskriftstekst er imidlertid oppgitt som 1,79 meter, slik at aksler med avstand fra og med 1,80 meter anses som enkeltaksler og kan ha aksellaster deretter. Vi antar at NLF sitt ønske om at 3-akslet semitrailer som utfører transport med dispensasjon uten tidsbegrensning med akselavstand 2x1,80 m skal kunne ha aksellast 3x11 tonn på

akselkombinasjonen på veggruppe A, er et ønske om at slike aksler *ikke* skal anses som trippelboggi, men som tre enkeltaksler. Etter forslag til forskriftstekst vil dette være tillatt. Dispensasjonsmyndigheten hos Region øst har også uttalt at de aller fleste vogntog for spesialtransport har akselavstand 1,81 meter eller mer, og at det må ha skjedd feil i produksjon av vogntoget hvis akselavstanden er 1,79 eller 1,80 meter. Om kravet til akselavstand for at akslene skal anses som enkeltaksler reduseres fra 1,80 m til 1,79 m, vil ha svært liten betydning for dagens vogntog og eventuell utstedelse av nye dispensasjoner for gamle vogntog.

Ut over tilføyselsen av tabell for tillatt totalvekt for mobilkran på 12-tonnsvegnettet, har det ikke vært foreslått andre endringer i tillatte aksellaster ved dispensasjon uten tidsbegrensning. Vegdirektoratet kan dermed ikke vedta endringene Forsvaret Hæren og NLF ønsker i denne høringen. Før endringene eventuelt foreslås ved en senere anledning, må de vegtekniske konsekvensene av de foreslåtte endringene utredes nærmere.

Tidligere var tabellene for tillatt aksellast ved normaltransport og ved dispensasjon uten tidsbegrensning samsvarende. Aksellasttabellen i gjeldende vedlegg 1 pkt. 1 ble revidert på begynnelsen av 1990-tallet. Tilsvarende endringer ble ikke gjort i aksellasttabellene i vedlegg 2 pkt. 1 bokstav a og b. Å samkjøre disse tabellene har ikke vært tema for denne høringen, og kan dermed ikke vedtas i denne omgang. I tillegg må det først utredes nærmere hvilke konsekvenser det får for bruer og infrastrukturen for øvrig å endre grunnlaget for beregning av tillatt aksellast ved dispensasjon uten og eventuelt med tidsbegrensning.

Vegdirektoratet er kjent med at enkelte europeiske land har nasjonale bestemmelser som tillater bruk av pendelaksler med noe større aksellast enn hva som ellers er tillatt. Vi har i skrivende stund ikke vurdert om det skal innføres særregler for pendelaksler i det norske regelverket. Det foreligger per i dag heller ingen planer om å gjøre en slik vurdering. Hvilke konsekvenser slike særregler vil få for den norske infrastrukturen må i så fall utredes nærmere før det eventuelt kan foreslås endringer i aksellastbestemmelsene for spesialtransport.

9.3.2 *Innspill om endringer i tillatt totalvekt*

9.3.2.1 Instansenes kommentarer

NLF ønsker at forholdstallene for beregning av tillatt totalvekt for dispensasjon uten tidsbegrensning skal endres fra 1,3 til 1,4 for veggruppe A og fra 1,2 til 1,3 for veggruppe B, siden vogntogene har blitt betydelig lengre siden innføringen av totalvektstabellen. De ønsker videre at totalvektstabellen skal utvides til 60 tonn ved akselavstand 19,00 meter, tilsvarende som for modulvogntog.

Forsvaret Hæren ønsker samkjøring av veggrupper for spesialtransport og for normaltransport, det vil si at totalvektstabellen justeres til BKT8 40 og 50 tonn, og at tillatt totalvekt for den enkelte riksvegstreking skal fremgå av riksvegliste for spesialtransport.

9.3.2.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet har som nevnt ikke foreslått endringer i totalvektsbestemmelsene for dispensasjon uten tidsbegrensning. Større materielle endringer i bestemmelsene kan ikke vedtas uten at de først sendes på ny høring. Innspillene må dessuten vurderes av personell i Vegdirektoratet med veg- og brufaglig kompetanse før de eventuelt kan sendes på en slik høring.

En økning av forholdstallene for beregning av tillatt totalvekt ved dispensasjon uten tidsbegrensning slik NLF ønsker, vil innebære å senke sikkerhetsnivået på bruene. Forholdstallene vil derfor ikke endres.

Forsvaret Hæren ønsker en samkjøring av kategoriene for tillatt totalvekt for normaltransport og spesialtransport. Etter både gjeldende vedlegg 1 og 2 og forslaget § 5-4 og 5-8 er disse kategoriene som følger:

	Bk10		BkT8		Bk8	Bk6
Totalvektstabell normaltransport	50	42	50	40	32	28
Totalvektstabell spesialtransport	50	42	39		31,5	27,5

Bruseksjonen i Vegdirektoratet bekrefter at det med hensyn til bruens bæreevne ikke er noen grunn til at gjeldende vedlegg 2 og forslaget § 5-8 skal ha grenser på 39, 31,5 og 27,5 tonn for henholdsvis BkT8, Bk8 og Bk6, når grensene i gjeldende vedlegg 1 og forslaget § 5-4 går ved 40, 32 og 28 tonn i de samme kategoriene. Å endre disse rubrikkene i totalvektstabellen i § 5-8 nr. 3 bokstav c til BkT8/40, Bk8/32 og Bk6/28 kan imidlertid medføre at svært mange dispensasjoner uten tidsbegrensning må regnes og utstedes på nytt. Hvor mange dispensasjoner som berøres avhenger av hvor mange rader i tabellen som endres. Det må muligens også gjøres en justering av VegSak⁶. Vegdirektoratet må få klarlagt konsekvensene av endringer i totalvektstabellen før disse kan forskriftsfestes. Vi vil derfor ikke endre totalvektstabellen for spesialtransport i denne omgang.

Totalvektstabellen for spesialtransport har aldri inneholdt noen kolonne for BkT8/50 tonn. Vegdirektoratet må utrede nærmere hvilke konsekvenser det vil få å innføre en slik kolonne før vi eventuelt kan sende på høring forslag om utvidelse av totalvektstabellen for spesialtransport. Det samme gjelder forlengelse av tabellen til 60 tonn ved avstand fra første til siste aksel minst 19,00 meter.

Det er korrekt som Hæren skriver at det ikke fremgår av dagens riksvegliste for spesialtransport om det dreier seg om en Bk10/50 tonn eller en Bk10/42 tonn. Brukerne må dermed slå opp både i veglisten i vedlegg 1 og i veglisten i vedlegg 2 for å kunne beregne tillatt totalvekt. Systematikken har vært slik siden forskrift om bruk av kjøretøy med vedlegg ble innført i 1990. Vegdirektoratet er imidlertid enige med Forsvaret Hæren om at dette er svært upraktisk, og vil derfor innta en kolonne for største tillatte totalvekt i riksveglisten for spesialtransport.

For øvrig ser Vegdirektoratet at det etter flyttingen av de materielle bestemmelsene ut av vedlegg 2 kan være grunn til å revurdere løsningen med separate riksveglister for spesialtransport og normaltransport. En slik sammenslåing har imidlertid ikke vært tema for denne høringen og vil ikke gjennomføres i veglistene for 2014. Som nevnt i punkt 3.5 vurderer Vegdirektoratet å se nærmere på dagens system med inndeling av veger i veggruppe A, B og IKKE. Dersom utfallet av denne vurderingen blir at det er behov for å endre veglistene på dette punktet, vil det være naturlig å samtidig vurdere andre aktuelle endringer i systematikken.

⁶ Statens vegvesens elektroniske søknadssystem for dispensasjoner for spesialtransport

9.3.3 Justeringer i bestemmelsens struktur

Som følge av at de særlige bestemmelsene om mobilkraner etc. sin adgang til å kjøre på 12-tonns- og 72-tonnsvegnettene skal oppsummeres separat og antakelig vil få senere ikrafttredelsestidspunkt enn de øvrige bestemmelsene i revidert kapittel 5, må det gjøres enkelte justeringer i § 5-8 sin ordlyd. Endringene har som formål å gi et helhetlig regelverk uten bestemmelser om dispensasjon uten tidsbegrensning på 12-tonnsvegnettet, og er kun av strukturell art.

Vegdirektoratet har besluttet å dele forslaget nr. 3 i to deler, én som omhandler hvilke aksellaster og totalvekter det kan gis dispensasjon for på veger i veggruppe A og B, og én del som tar for seg de særlige bestemmelsene om dispensasjon uten tidsbegrensning på 12-tonnsvegnettet. Denne vil omhandle både tillatte dimensjoner, aksellaster og totalvekt. Delen om 12-tonnsvegnettet vil i den endelige versjonen av forskriften få nr. 4. Ettersom bestemmelsene om 12-tonnsvegnettet reglene skal oppsummeres og vedtas separat, vil § 5-8 nr. 4 inntil videre inneholde bestemmelsen om tilbaketrekning av dispensasjon. Denne vil bli nr. 5 når bestemmelsene om 12-tonnsvegnettet trer i kraft. Ordlyden i § 5-8 nr. 3 er gjengitt i punkt 9.4.

Vi bemerker at med dette blir dispensasjon uten tidsbegrensning for mobilkran, betongpumpebil og liftbil innført i to trinn. Det første blir som beskrevet med dispensasjon uten tidsbegrensning for kjøring på de samme vilkårene som mobilkran. Når de særlige bestemmelsene om 12-tonnsvegnettet trer i kraft, må det utstedes nye dispensasjoner som også beskriver hvilke vekter det enkelte kjøretøyet tillates brukt med på dette vegnettet.

9.4 Forskriftstekst

§ 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning

1. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Tabellen i bokstav a angir de største tillatte dimensjoner.

a. Tabell

Motorvogn	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorredskap	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25
Mobilkran, betongpumpebil, liftbil	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	Ingen lengdebegrensning	3,25

- b. Mobilkran, betongpumpebil og liftbil med dimensjoner som ikke utløser krav til ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-11 nr. 3, skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler på henholdsvis 15,00 og 7,00 meter. Når lengden er over 14,00 meter må det dokumenteres fra fabrikanten at sporingskravet er oppfylt før dispensasjon kan utstedes.

2. Dispensasjon uten tidsbegrensning for kjøring på veggruppe A og B kan gis til:

- a. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.
- b. Transport av udelbart gods på vogntog som omhandlet i bokstav a.
- c. Tabellen nedenfor angir hvilke kjøretøy og vogntog det er tillatt å bruke, og de største tillatte dimensjoner med og uten gods.

Vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren	20,00	3,25	17,50	3,00

- d. Motorvogn N2 og N3 må ha en bredde på minst 2,30 meter dersom den skal trekke en tilhenger som med eller uten gods er bredere enn 2,55 meter.

3. Tillatt aksellast og last fra akselkombinasjon for dispensasjon uten tidsbegrensning på offentlig veg

- a. Tabell for tillatt aksellast

	Akselavstand i meter	Veggruppe A			Veggruppe B		
		Bk10	BkT8	Bk8	Bk10	BkT8	Bk8
Aksellast	-	11	9	9	11	9	9
Aksellast	Drivaksel	12 ¹	9	9	12 ¹	9	9
Boggilast	1,30 – 1,79 ²	21 ¹	16	16	20 ¹	14	14
Boggilast	1,20 – 1,29	20	16	16	19	14	14
Trippelboggilast	1,30 – 1,79	26 ¹	22	19	24 ¹	19	16
Trippelboggilast	1,20 – 1,29 ³	24	22	19	22	19	16
Trippelboggilast	Under 1,20 ³	22	20	17	20	17	14

1 12 tonn kun på én aksel

2 Begge avstander

3 En eller begge avstander

- b. Tillatt totalvekt ved dispensasjon uten tidsbegrensning på offentlig veg

Totalvekten blir beregnet etter den totale akselavstand og etter de innbyrdes akselavstander i de enkelte akselkombinasjoner slik det fremkommer i totalvektstabellen i bokstav a.

Totalvekten beregnes ved å gange med:

1,3 for veggruppe A – maksimalt 65 tonn totalvekt

1,2 for veggruppe B – maksimalt 60 tonn totalvekt

De utregnede verdier for totalvekten forhøyes til nærmeste hele tonn.

Aksellasten forhøyes til nærmeste 100 kg.

Ved større akselavstand enn 16 meter regnes den totalvekten som svarer til 16 meter.

Totalvektstabell

Akselavstand i meter	Maks totalvekt i tonn				
	Bk10		BkT8	Bk8	Bk6
	50	42	39	31,5	27,5
1,81-2,50	18,2	18,2	18,0	14,5	10,5
2,51-2,60	18,4	18,4	18,0	14,6	10,6
2,61-2,80	18,8	18,8	18,0	14,9	10,9
2,81-3,00	19,3	19,3	18,0	15,2	11,2
3,01-3,20	19,8	19,8	18,0	15,5	11,5
3,21-3,40	20,2	20,2	20,2	15,9	11,9
3,41-3,60	20,7	20,7	20,7	16,2	12,2
3,61-3,80	21,1	21,1	21,1	16,5	12,5
3,81-4,00	21,6	21,6	21,6	16,8	12,8
4,01-4,20	22,1	22,1	22,1	17,1	13,1
4,21-4,40	22,5	22,5	22,5	17,4	13,4
4,41-4,60	23,0	23,0	23,0	17,7	13,7
4,61-4,80	23,4	23,4	23,4	18,0	14,0
4,81-5,00	23,9	23,9	23,9	18,3	14,3
5,01-5,20	24,4	24,4	24,4	18,6	14,6
5,21-5,40	24,8	24,8	24,8	19,0	15,0
5,41-5,60	25,3	25,3	25,3	19,3	15,3
5,61-5,80	25,7	25,7	25,7	19,6	15,6
5,81-6,00	26,2	26,2	26,2	19,9	15,9
6,01-6,20	26,7	26,7	26,7	20,2	16,2
6,21-6,40	27,1	27,1	27,1	20,5	16,5
6,41-6,60	27,6	27,6	27,6	20,8	16,8
6,61-6,80	28,0	28,0	28,0	21,1	17,1
6,81-7,00	28,5	28,5	28,5	21,4	17,4
7,01-7,20	29,0	28,8	28,8	21,7	17,7
7,21-7,40	29,5	29,1	29,1	22,1	18,1
7,41-7,60	30,0	29,4	29,4	22,4	18,4
7,61-7,80	30,5	29,7	29,7	22,7	18,7
7,81-8,00	31,0	30,0	30,0	23,0	19,0
8,01-8,20	31,5	30,3	30,3	23,3	19,3
8,21-8,40	32,0	30,6	30,6	23,5	19,5
8,41-8,60	32,5	30,9	30,9	23,8	19,8
8,61-8,80	33,0	31,2	31,2	24,0	20,0
8,81-9,00	33,5	31,5	31,5	24,3	20,3
9,01-9,20	34,0	31,8	31,8	24,5	20,5
9,21-9,40	34,5	32,1	32,1	24,8	20,8
9,41-9,60	35,0	32,4	32,4	25,0	21,0
9,61-9,80	35,5	32,7	32,7	25,3	21,3
9,81-10,00	36,0	33,0	33,0	25,5	21,5

10,01-10,20	36,5	33,3	33,3	25,8	21,8
10,21-10,40	37,0	33,6	33,6	26,0	22,0
10,41-10,60	37,5	33,9	33,9	26,3	22,3
10,61-10,80	38,0	34,2	34,2	26,5	22,5
10,81-11,00	38,5	34,5	34,5	26,8	22,8
11,01-11,20	39,0	34,8	34,8	27,0	23,0
11,21-11,40	39,5	35,1	35,1	27,3	23,3
11,41-11,60	40,0	35,4	35,4	27,5	23,5
11,61-11,80	40,5	35,7	35,7	27,8	23,8
11,81-12,00	41,0	36,0	36,0	28,0	24,0
12,01-12,20	41,5	36,3	36,2	28,2	24,2
12,21-12,40	42,0	36,6	36,3	28,4	24,4
12,41-12,60	42,5	36,9	36,5	28,5	24,5
12,61-12,80	43,0	37,2	36,6	28,7	24,7
12,81-13,00	43,5	37,5	36,8	28,9	24,9
13,01-13,20	44,0	37,8	36,9	29,1	25,1
13,21-13,40	44,5	38,1	37,1	29,2	25,2
13,41-13,60	45,0	38,4	37,2	29,4	25,4
13,61-13,80	45,5	38,7	37,4	29,6	25,6
13,81-14,00	46,0	39,0	37,5	29,8	25,8
14,01-14,20	46,5	39,3	37,7	29,9	25,9
14,21-14,40	47,0	39,6	37,8	30,1	26,1
14,41-14,60	47,5	39,9	38,0	30,3	26,3
14,61-14,80	48,0	40,2	38,1	30,5	26,5
14,81-15,00	48,5	40,5	38,3	30,6	26,6
15,01-15,20	49,0	40,8	38,4	30,8	26,8
15,21-15,40	49,5	41,1	38,6	31,0	27,0
15,41-15,60	50,0	41,4	38,7	31,2	27,2
15,61-15,80	50,0	41,7	38,9	31,3	27,3
15,81-16,00	50,0	42,0	39,0	31,5	27,5

c. Flere enn tre etterfølgende aksler:

Lasten av akselkombinasjon med flere enn tre etterfølgende aksler med innbyrdes avstander på 1,20 meter eller mer og av vogntoget som helhet skal hver for seg regnes ut etter de regler om totalvekt som er angitt i bokstav b.

Dersom de etterfølgende aksler har innbyrdes avstand 1,20 til 1,80 meter, må ingen av aksellastene overstige 1/3 av angitt trippelboggilast for vegstrekningens bruksklasse i tabellen i bokstav a.

d. Dispensasjonen gjelder for veger i veggruppe A og B.

4. Ved overskridelse av de vekter og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.

10. § 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning

Forslagets § 5-9 var basert på dagens § 5-6 nr. 2 og vedlegg 2 pkt. 1 bokstav a og d, men det ble også foreslått en rekke endringer både strukturelt og materielt. Bestemmelsen ga også klare hjemler for å gi dispensasjon for veger i veggruppe IKKE. Diverse andre dispensasjoner

med tidsbegrensning som fremgår av forskjellige bestemmelser i gjeldende kapittel 5 var også inntatt i forslag til § 5-9. Det ble videre foreslått en bestemmelse om dispensasjon med tidsbegrensning for tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap med større vekter og/eller dimensjoner enn det som er tillatt etter § 5-4.

Forskriftsteksten er noe endret sammenlignet med forslaget som ble sendt på høring, ved at forslagets § 5-9 nr. 7 er skilt ut som en egen bestemmelse med overskrift «Dispensasjon med tidsbegrensning for særlige transporter», med paragrafnummer 5-10. Dispensasjonene som reguleres i denne bestemmelsen skiller seg fra de øvrige dispensasjonene med tidsbegrensning. Mens transportene som omhandles i forslagets § 5-9 nr. 1 til 5 er en forlengelse av ny §§ 5-7 og 5-8 (forslagets §§ 5-6 og 5-8), springer dispensasjonene i ny § 5-10 ut av ny §§ 5-5 og 5-6 (forslagets § 5-5) og dermed ikke er begrenset til transport av udelbart gods. Vi anser det derfor som hensiktsmessig å skille disse dispensasjonene i to separate bestemmelser.

10.1 § 5-9 nr. 1 Krav ved dispensasjoner med tidsbegrensning – særlig om følge av Statens vegvesen og politiet

Paragraf 5-9 nr. 1 viderefører gjeldende § 5-6 nr. 2 annet og tredje ledd, og angir som dagens § 5-6 nr. 2 tredje ledd annet punktum at «Transporten må følges over bruene av tjenestemann fra Statens vegvesen eller politiet». *Statens vegvesen Region øst* påpeker at stadig flere strekninger tilføyes 100-tonnsvegnettet, og at en del av bruene i dette vegnettet kan passeres uten følge. Regionen viser videre til at Statens vegvesens følgetjeneste har oversikt over hvilke bruer dette gjelder, mens politiet ikke har denne informasjonen. Forskriften uttaler at det *kan* kreves at bruene passeres sentrisk med hastighet ikke over 15 km/t, met ettersom politiet ikke vet hvilke bruer dette gjelder vil de måtte basere seg på at *alle* bruer skal passeres på denne måten. Ifølge Region øst skaper dette unødvendige forsinkelser for transporten og medfører større fare/risiko i trafikken. Regionen anbefaler derfor at setningen om at politiet kan ledsage tunge transporter over bruene strykes.

Setningen om at politiet kan følge transporten over bruene er som sagt en ren videreføring av dagens § 5-6 nr. 2 tredje ledd annet punktum. Regelen er ikke foreslått endret. Politiet har i dag rett til å følge tunge transporter, og endringer i denne retten må diskuteres med politiet og eventuelt sendes på høring før den kan vedtas. Vi ser at det kan være behov for å justere bestemmelsen slik at det kommer frem at det ikke er behov for å kontakte politiet for brupasseringer som ikke krever særlige foranstaltninger, det vil si passeringer som verken krever sentrisk kjøring eller lav hastighet. Imidlertid må dette som sagt vurderes i samråd med politiet. Vi vil derfor ikke endre bestemmelsen i denne omgang. Se for øvrig punkt 12.4.7.

10.2 Veggruppe IKKE

Statens vegvesen Region øst foreslår at henvisningene til dispensasjon for vekt på veggruppe IKKE i forslagets § 5-9, ved at vegene som i dag er angitt som veggruppe IKKE i riksvegliste for spesialtransport og i veglister for fylkes- og kommunale veger angis som enten veggruppe A eller B med «IKKE» i tillegg. Vegdirektoratet er i utgangspunktet ikke uenige i forslaget, som vi vil redegjøre for i det følgende, men anser ikke at forarbeidet som må gjøres før en slik endring eventuelt kan vedtas vil la seg gjennomføre før revidert kapittel 5 trer i kraft. Det er heller ikke et alternativ å utsette vedtakelsen av revidert kapittel 5 i påvente av dette arbeidet.

I høringsnotatet påpekes det at dagens regelverk er mangelfullt når det gjelder hvilke dispensasjoner som kan gis for veger i veggruppe IKKE, både med hensyn til hvilke

kjøretøyer som kan få dispensasjon og hva det kan gis dispensasjon for. For å bøte på dette inneholder forslag til forskriftstekst bestemmelser som sikrer at regionvegkontorene har hjemmel til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for vekt og dimensjoner for motorredskaper og for vekt for transport av udelbart gods for veger i veggruppe IKKE.

Som Vegdirektoratet påpeker flere steder under kommentarene til forslaget § 5-2, innebærer definisjonen av veggruppene A og B at *alle* veger sogner til veggruppe A eller B, også veger som i veglistene er angitt som veggruppe IKKE. At en veg er angitt som veggruppe IKKE signaliserer at det er forhold på vegen som innebærer at søknad om dispensasjon for større *dimensjoner* må vurderes konkret i hvert tilfelle. En veg angitt som IKKE er altså enten en A-IKKE eller en B-IKKE, hvor dispensasjon for vekt kan vurderes etter de samme kriteriene som for veger som er angitt i veglistene som A eller B.

Vegdirektoratet argumenterer i høringsnotatet (under kommentarene til definisjonene av disse veggruppene i punkt 2.8) for en løsning hvor det fremgår av veglistene *både* hvilken veggruppe de faller i med hensyn til bruer, og om de er i veggruppe IKKE med hensyn til fremkommelighet for lange og/eller brede transportert. Det må imidlertid utredes nærmere om en slik omlegging er gjennomførbar og i så fall hvilke konsekvenser den vil medføre. Vegdirektoratet har per i dag ingen oversikt over hvor lang tid et slikt arbeid vil ta. Paragraf 5-9 nr. 2 til 4 vil derfor vedtas med den ordlyd som er foreslått i forslag til forskriftstekst.

Vi viser for øvrig også til at Bruseksjonen angående definisjonene av veggruppene kommenterer at veggruppe IKKE bør utvides til også å omfatte strekninger hvor det ikke tillates tyngre transportert enn bruksklassen som fremgår av veglisten, og at det for i hvert fall en strekning er angitt IKKE i veglisten fordi det ikke tillates tyngre transportert enn bruksklassen. Dersom det i veglistene skal skilles mellom vegkategori med hensyn til dispensasjon for dimensjoner og vegkategori med hensyn til dispensasjon for vekt, må det opprettes en egen kategori for veger hvor det ikke kan gis dispensasjon for vekt. Innspillet er behandlet i punkt 3.4.

10.3 Forslag om forskriftsfesting av 72-tonns og 100-tonnsvegnettet

Som beskrevet i del II punkt 2.4, vil oppsummering av kommentarer og vedtakelse av bestemmelsene som regulerer trafikk på 72-tonns- og 100-tonnsvegnettet, gjøres separat fra nærværende høringsoppsummering. Bakgrunnen er som beskrevet at det per nå ikke foreligger det nødvendige grunnlaget for å forskriftsfeste disse vegnettene, og uten et forskriftsfestet vegnett, har det lite for seg å gi dispensasjonsbestemmelser. Når det gjelder 100-tonnsvegnettet, blir konsekvensen dessuten at adgangen til gi dispensasjoner for totalvekt over 80 tonn på strekninger som i og for seg er klarert for høyere totalvekt, likevel ikke kan gis med fordi de ikke inngår i veglisten. Adgangen til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for mobilkran, betongpumpebil og liftbil med 6 eller flere aksler med totalvekt inntil 72 tonn, er derimot ny. Vedtakelse av bestemmelser om dette uten at det foreligger vegliste for 72-tonnsvegnettet, medfører dermed ingen *innskrenking* i forhold til dagens praksis, men bestemmelsene vil ikke ha noen realitet før veglistene er på plass og kan fremstå som villedende for brukerne. Vegdirektoratet har derfor besluttet å utsette vedtakelsen av disse bestemmelsene.

Ordlyden som gjengis i punkt 10.4, avviker dermed fra forslaget som ble sendt på høring. Alle henvisninger til 100-tonnsvegnettet er tatt ut av nr. 3 (aksellast) og nr. 4 (totalvekt). Bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning for mobilkran, betongpumpebil og

liftbil var i forslag til forskriftstekst plassert i et eget nr. 5. Dette punktet er også tatt ut av forskriften som gjengis nedenfor. Adgangen til å gi dispensasjon med tidsbegrensning til slike kjøretøy på de samme vilkårene som motorredskap på veger i veggruppe IKKE, er plassert i nr. 2 bokstav a. Ettersom nr. 7 om særlige dispensasjoner til blant annet transport av husmoduler er skilt ut til ny § 5-10, blir forslaget nr. 8 om inndragning av dispensasjon nå nr. 6. Når bestemmelsene om 72-tonnsvegnettet etter hvert tas inn, vil disse plasseres som nr. 6. Bestemmelsen om inndragning av dispensasjon vil da bli nr. 7. Bestemmelsene om 100-tonnsvegnettet vil innplasseres omtrent der de stod i forslag til forskriftstekst.

10.4 Forskriftstekst

§ 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning

1. Dispensasjon med tidsbegrensning utstedes for en bestemt vegrute og må vanligvis innhentes for hver tur. Ved særlig tung transport kan det kreves at bruene passeres sentrisk og med fart ikke over 15 km/t. Transporten må følges over bruene av tjenestemann fra Statens vegvesen eller politiet. Transportøren skal kontakte Statens vegvesen eller politiet for å avtale tid for transporten.
2. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til:
 - a. Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som nevnt i § 5-8 nr. 1 ved overskridelse av aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og dimensjoner som gitt i § 5-4 for veggruppe IKKE, dog ikke for slike vekter som utløser krav til følge over den enkelte bru.
 - b. Vogntog som nevnt i § 5-7 nr. 2 og transport av udelbart gods på slike vogntog ved overskridelse av dimensjoner som gitt i:
 1. § 5-7 nr. 2 for veggruppe A og B
 2. § 5-4 nr. 4 og 5 for veggruppe IKKE
 - c. Vogntog som nevnt i § 5-8 nr. 2 og transport av udelbart gods på slike vogntog ved overskridelse av aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt eller dimensjoner som gitt i:
 1. § 5-8 nr. 2 og 4 for veggruppe A og B
 2. § 5-4 for veggruppe IKKE
 - d. Transport av udelbart gods på motorvogn og vogntog som nevnt i § 5-7 nr. 3 ved overskridelse av dimensjoner som gitt i:
 1. § 5-7 nr. 3 for veggruppe A og B
 2. § 5-4 nr. 4 og 5 for veggruppe IKKE
3. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for følgende aksellaster:
 - a. Veggruppe A og B

	Akselavstand i meter	Veggruppe A			Veggruppe B		
		Bk10	BkT8	Bk8	Bk10	BkT8	Bk8
Aksellast		12	10	10	12	10	10
Aksellast	Drivaksel	12	10	10	12	10	10
Boggilast	1,30 – 1,79	21	16	16	21	16	16
Boggilast	1,20 – 1,29	20	16	16	20	16	16
Trippelboggilast	1,30 – 1,79 ¹	28	24	23	26	23	20
Trippelboggilast	1,20 – 1,29 ²	27	24	23	24	23	20
Trippelboggilast	Under 1,20 ²	25	22	21	22	21	18

¹ Begge avstander

2 En eller begge avstander

- b. Veggruppe IKKE
Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 avgjør hvilke aksellaster det kan gis dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle.
4. Dispensasjon kan gis for følgende totalvekter:
 - a. Veggruppe A og B:
Totalvekten blir beregnet etter den totale akselavstanden og etter de innbyrdes akselavstander i den enkelte akselkombinasjoner. Totalvektstabellen finnes i § 5-8 nr. 3 bokstav c. For dispensasjon med tidsbegrensning kan totalvekten beregnes ved å gange med forholdstallene:
1,6 for veggruppe A – største tillatte totalvekt 80 tonn
1,3 for veggruppe B – største tillatte totalvekt 65 tonn
 - b. Veggruppe IKKE:
Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 avgjør hvilken totalvekt det kan gis dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle.
5. Dessuten gjelder følgende:
 - a. De utregnede verdier for totalvekten forhøyes til nærmeste hele tonn.
Aksellasten forhøyes til nærmeste 100 kg.
 - b. Ved større akselavstand enn 16,00 meter regnes den akselavstand som svarer til 16,00 meter.
 - c. Lasten av akselkombinasjon med flere enn tre etterfølgende aksler med større innbyrdes avstander enn 1,20 meter og av vogntoget som helhet skal hver for seg og samlet regnes ut etter de regler om totalvekt som er angitt i nr. 4.
Dersom de etterfølgende aksler har innbyrdes avstand 1,20 – 1,80 meter, må ingen av aksellastene overstige 1/3 av angitt trippelboggilast for vegens bruksklasse i tabellen i nr. 3 bokstav a.
6. Ved overskridelse av de vekter og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.

11. § 5-10 Dispensasjon med tidsbegrensning for særlige transportere (forslagets § 5-9 nr. 7)

Forslagets § 5-9 er som beskrevet i punkt 10 delt i to separate bestemmelser. I ny § 5-10 finnes hjemmelen for dispensasjon med tidsbegrensning for andre typer transportere enn motorredskap, mobilkran etc. og transport av udelbart gods. Bestemmelsen vil omhandle dispensasjon med tidsbegrensning for transport av husmoduler, båter og kjøretøy (nr. 1 og 2), tømmer i hele stammer (nr. 3), kjøring med landbruksmaskin med bredde over 3,50 meter (nr. 4) og tilhengerredskaper (nr. 5).

11. § 5-10 Dispensasjon med tidsbegrensning for særlige transportere (forslagets § 5-9 nr. 7)

Forslagets § 5-9 er som beskrevet i punkt 10 delt i to separate bestemmelser. I ny § 5-10 finnes hjemmelen for dispensasjon med tidsbegrensning for andre typer transportere enn motorredskap, mobilkran etc. og transport av udelbart gods. Bestemmelsen vil omhandle dispensasjon med tidsbegrensning for transport av husmoduler, båter og kjøretøy (nr. 1 til 3),

tømmer i hele stammer (nr. 4), kjøring med landbruksmaskin med bredde over 3,50 meter (nr. 5) og tilhengerredskaper (nr. 6).

11.1 § 5-10 nr. 1 til 3 – dispensasjon med tidsbegrensning for transport av husmoduler, båter og kjøretøy (forslagets § 5-9 nr. 7 bokstav a til c/a til f)

11.1.1 Valg av alternativ

Som beskrevet i punkt 7.2 foreslår Vegdirektoratet to alternative regelsett for transport av husmoduler, båter og kjøretøy og ber instansene uttale seg om hvilket av alternative de foretrekker. Alternativene går ut på at det enten ikke kreves dispensasjon for transport av 2 husmoduler, 2 båter og biler med lengde inntil 22,00 meter og bredde inntil 3,25 meter på 1) veger som ikke er i veggruppe IKKE eller 2) på veger med største tillatte vogntoglengde 19,50 meter.

Valg av alternativ får konsekvenser for hvordan bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning for slik transport må være. Ved valg av alternativ 1) vil det kreves dispensasjon med tidsbegrensning for veger i veggruppe IKKE, og slik dispensasjon kan gis for inntil 22,00 m på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 m, inntil 17,00 m 15-veger og inntil 14,40 m på 12,40-veger. Ved valg av alternativ 2) vil det som i dag kreves dispensasjon med tidsbegrensning på 15- og 12,40-veger, og slik dispensasjon kan gis for inntil 17,00 m på 15-veg og 14,40 m på 12,40-veg.

Statens vegvesen Region øst, Region sør og Region nord ønsker begge at adgangen til å utføre slik transport uten dispensasjon skal være knyttet til største tillatte vogntoglengde for vegen, altså at det ikke vil kreves dispensasjon på 19,50-veger, og kreves dispensasjon med tidsbegrensning på 15- og 12,40-veger, og at slik dispensasjon kan gis for inntil 2,00 m mer enn det som ellers er tillatt for vegen. Region vest støtter også at kravet om dispensasjon fjernes for 19,50-veger, men ønsker også at det skal kreves dispensasjon for hver tur på 19,50 IKKE-veger.

Som diskutert under kommentarene til ny § 5-6 (forslagets § 5-5 nr. 5 til 7), vil Vegdirektoratet vedta å knytte adgangen til å utføre dispensasjon av to husmoduler, to båter eller kjøretøy med lengde inntil 22,00 meter til største tillatte vogntoglengde for vegen. Transport uten dispensasjon kan altså foregå på veger med største tillatte vogntoglengde 19,50 meter, likevel bare på veger med slikt tillatt vogntoglengde som ikke er i veggruppe IKKE. Bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning vil gjenspeile dette.

Det vil kreves dispensasjon med tidsbegrensning for

- Transport av to husmoduler med lengde og bredde inntil 22,00 og 3,25 meter på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter i veggruppe IKKE
- Transport av en eller to husmoduler med bredde over 3,25 meter inntil 4,20 m på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter
- Transport av en eller to husmoduler med bredde inntil 4,20 meter og lengde inntil 2,00 meter mer enn det som er tillatt for vegen for veger med tillatt vogntoglengde 15,00 og 12,40 meter
- Transport av to båter med bredde inntil 3,25 meter og lengde inntil 2,00 meter mer enn det som er tillatt for vegen for veger med tillatt vogntoglengde 15,00 og 12,40 meter
- Transport av kjøretøy med lengde inntil 2,00 meter mer enn det som er tillatt for vegen for veger med tillatt vogntoglengde 15,00 og 12,40 meter

Med unntak av første strekpunkt er dette i tråd med den alternative forskriftsteksten som ble foreslått i høringsnotatet.

11.1.2 Bestemmelsenes struktur og ordlyd

11.1.2.1 Innledende kommentarer

Som vist i forrige punkt, vil bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning avhenge av om det dreier seg om husmoduler, båter eller kjøretøy. Det alternative forslaget til forskriftstekst tok høyde for alle disse variasjonene, men innebar også svært mange gjentakelser, da bestemmelsene er nesten helt like. For å gjøre bestemmelsene mindre omfangsrike og unngå unødvendige gjentakelser, har Vegdirektoratet omarbeidet forskriftsteksten. Den nye strukturen innebærer at de forskjellige transporttypene og dimensjonene det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for, er listet opp i en tabell. Deretter angis de øvrige vilkårene som er felles for alle transporttypene. Vegdirektoratet har også valgt å skille bestemmelsene om transport av én husmodul fra de øvrige transportene, da reglene om transport av én husmodul er spesialregler til de alminnelige bestemmelsene om dispensasjon med tidsbegrensning for lange og brede transportere, mens reglene om dispensasjon med tidsbegrensning for transport av 2 husmoduler etc. systematisk henger sammen med de tilsvarende bestemmelsene om slike transportere uten dispensasjon.

Vegdirektoratet anser at vi har anledning til å gjøre disse endringene i forskriftsteksten uten å gjennomføre en ny høring. Bestemmelsenes materielle innhold tilsvarende som beskrevet innholdet i det alternative forslaget til forskriftstekst som ble redegjort for i høringsnotatet. Omformuleringene har kun som formål å gjøre forskriftsteksten mer oversiktlig og brukervennlig, noe som også er i tråd med selve formålet med revisjonen av forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5.

11.2.2.2 § 5-10 nr. 1 bokstav a (forslagets 5-9 nr. 7 bokstav a til c/f)

Nr. 1 bokstav a angir at dispensasjonsmyndigheten har adgang til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for transport av husmoduler, båter og kjøretøy. Bestemmelsen regulerer også hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for til de forskjellige gods- og vogntogtypene.

Tabellen vil angi følgende:

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

Tabellen følger det samme systemet som i § 5-6 om transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy uten dispensasjon.

I forhold til forskriftsteksten som ble sendt på høring er det også gjort et par justeringer med hensyn til hvilke kjøretøykombinasjoner som kan utføre transport av to husmoduler. I forslaget ble det angitt at transport av «Én og to husmoduler på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4». Dette er nå endret slik at det kun kan gis dispensasjon for transport av *to* husmoduler med slikt vogntog. Transport av én husmodul skal skje med semitrailer, eventuelt med motorvogn med total lengde inntil 12,00 meter jf. nr. 3. Vegdirektoratet kan ikke se at det er hensiktsmessig å gi dispensasjon til transport av én husmodul på vogntog bestående av lastebil med slep- eller påhengsvogn, ettersom husmodulen må plasseres på ett av disse kjøretøyene, og det andre kjøretøyet må være tomt. Det følger også av prinsippet om at transport av ett udelbart kolli som medfører total lengde over 12,00 meter *skal* skje med semitrailer at det ikke bør være adgang til å gi dispensasjon for transport av én bred husmodul på motorvogn med lengde over 12,00 meter. Tillatt lengde ved slik transport er derfor justert ned til 12,00 meter.

11.1.2.3 § 5-10 nr. 1 bokstav b til e

Bestemmelsens nr. 1 bokstav b til e angir hvilke øvrige vilkår som vil gjelde for transporten. Bokstav b regulerer hvor mye godset tillates å stikke ut foran og bak vogntoget. Ettersom tillatt lengde ved transport med motorvogn N2 eller N3 er redusert til 12,00 meter, er det ikke behov for å regulere hvor langt ut bak godset tillates å stikke ved slik transport. Bokstav c angir at aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke skal overskride det som er tillatt for vegen etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Bokstav b stiller som krav at motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter skal ha bredde uten gods minst 2,30 meter. Ordlyden er likelydende som i § 5-5 nr. 5 til 7 nr. 2 til 4. Vi gjentar for øvrig at sporingskravet er flyttet ut fra § 5-5, 5-6 og 5-8 til § 5-10 nr. 2, hvor det eksplisitt uttales at transporter med lengde over 20,00 meter må ha ledsagelse dersom sporingskravet ikke er oppfylt.

11.1.2.4 § 5-10 nr. 2 – dispensasjon med tidsbegrensning for transport av to husmoduler med bredde over 3,25 meter inntil 4,20 meter

I tillegg til dimensjonene det kan gis dispensasjon for etter nr. 1, kan det ved transport av husmoduler gis dispensasjon for større bredde enn 3,25 meter. I likhet med ved transport av én slik lastenhet er største bredde det kan gis dispensasjon for 4,20 meter. Dispensasjon for slik bredde vil kunne gis på alle veger, mens *lengden* det kan gis dispensasjon for avhenger av tillatt vogntoglengde for vegen. Dette vil fremgå av en tabell med følgende utforming:

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

I tillegg vil det i bokstav b angis at vilkårene i nr. 1 bokstav b til e gjelder tilsvarende.

11.1.2.5 § 5-10 nr. 3 dispensasjon med tidsbegrensning for transport av én husmodul
Paragraf 5-10 nr. 2 vil regulere dispensasjon med tidsbegrensning for transport av én husmodul. Den endelige bestemmelsen avviker fra forslaget blant annet med hensyn hvilke lengder det kan gis dispensasjon for ved transport av én husmodul. Ved transport av én husmodul på motorvogn, kan det kun gis dispensasjon for lengde inntil 12,00 meter, jf. prinsippet om at all transport av udelbart gods med lengde over 12,00 meter bør skje med semitrailer. Når det gis dispensasjon for transport med semitrailer, står dispensasjonsmyndigheten fritt til å avgjøre hvilken lengde det skal gis dispensasjon for på 19,50-veg. Angivelsen av «Ingen begrensning» må ikke forstås som at transportørene har krav på å få dispensasjon for en hvilken som helst lengde, men at dispensasjonsmyndigheten vurderer konkret i hvert tilfelle hvilken lengde det skal gis dispensasjon for. Det samme gjelder også breddegrensen på 4,20 meter – dispensasjonsmyndigheten *kan*, men er ikke forpliktet til å gi dispensasjon for slik bredde.

På 15-veg er største lengde satt til 17,50 meter, som er en økning på 0,50 meter sammenlignet med forslagetets grense. Endringen er gjort fordi semitrailervogntog så godt som alltid vil ha lengde opp mot 17,50 meter, slik at en grense på 17,00 meter i praksis ville ha stengt for slik transport. Av samme grunn er muligheten til å gi dispensasjon for transport av én husmodul med lengde inntil 14,40 meter på 12,40-veg fjernet. Dispensasjonsmyndigheten hos Region øst har påpekt at på 12,40-veg vil semitrailervogntog normalt ha store problemer med å komme frem. Dersom det er behov for å transportere en husmodul med noe større lengde enn 12,00 meter på en slik veg, kan Region øst gi dispensasjon til slik transport med *motorvogn* gjennom sin særskilte kompetanse i § 5-15 nr. 4. Dispensasjonsmyndigheten bekrefter at de i dag gir denne typen dispensasjoner på veger hvor semitrailervogntog ikke kommer frem.

Transport av én husmodul følger i utgangspunktet de alminnelige bestemmelsene om transport av ett udelbart kulli uten dispensasjon. Først når dimensjonene overskrider det som er tillatt etter § 5-7, eller kjøringen skal skje på veger i veggruppe IKKE, er det nødvendig med dispensasjon med tidsbegrensning for slik transport.

I tillegg til begrensningen i hvilken bredde det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for, avviker § 5-10 nr. 3 fra § 5-9 nr. 2 bokstav a med hensyn til hvilke *lengder* det kan gis dispensasjon for. For veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter, er reglene, med unntak av breddegrensen på 4,20 meter, samsvarende med de alminnelige reglene om transport av udelbart gods. For veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter blir reglene imidlertid noe annerledes.

For 12,40-veggenes vedkommende kan det ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning for større lengde enn alminnelig tillatt i det hele tatt. På 15-vegene kan det gis dispensasjon for lengde opptil 17,50 meter. Dette i motsetning til ved annen transport av udelbart gods, hvor dispensasjonsmyndigheten fritt avgjør hvilke lengder det skal gis dispensasjon for.

Svært kort forklart betyr dette at det ikke kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for de samme lengdene som tillates uten dispensasjon på A- og B-vegene, for veger i veggruppe IKKE med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter. Dersom bredden er over 3,25 meter, gjelder dette også for veger i veggruppe A og B. Eventuelle dispensasjoner for større lengde må gis av Region øst med hjemmel i ny § 5-15 nr. 4, og er begrenset til tilfellene hvor særlig tungtveiende hensyn tilsier at slik dispensasjon innvilges.

For 12,40- og 15-veggenes vedkommende blir reglene for transport av husmoduler altså en del adskillig strengere enn de tilsvarende reglene for transport av udelbart gods. Når dette er sagt, betyr ikke det faktum at dispensasjonsmyndigheten *kan* gi dispensasjon for større lengde til andre transporter, at slike dispensasjoner blir utstedt i særlig utstrekning. Dermed er det heller ikke gitt at det strengere regelsettet for husmoduler får så stor betydning i praksis.

Tabellen får etter dette følgende utforming:

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

I bokstav b vil det henvises til at vilkårene i nr. 1 bokstav c til e (tillatt aksellast og totalvekt, transportrute og minste bredde for motorvogn) gjelder tilsvarende.

11.1.2.6 Mulig økning av største tillatte bredde ved transport av husmoduler med dispensasjon med tidsbegrensning

Ingen instanser kommenterte forslaget om å forskriftsfeste begrensningen i tillatt bredde på 4,20 meter ved transport av husmoduler. I etterkant av høringen har imidlertid flere aktører gitt uttrykk for at denne grensen er uhensiktsmessig. I mars 2014 ble det gjennomført et møte mellom Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og Boligprodusentenes forening hvor grensen på 4,20 meter var gjenstand for diskusjon.

I sin tilbakemelding på nærværende høringsoppsummering har Samferdselsdepartementet bedt Vegdirektoratet, etter at forskriftsteksten som her er redegjort for er vedtatt, gjennomføre en høring om en eventuell økning av denne grensen til 5,00 meter. Høringen vil ha som formål å klarlegge konsekvensene av en slik økning.

11.1.3 Andre kommentarer

Region sør spør om kravene til tidsrom for transport, ledsagelse og merking i dagens vedlegg 2 pkt. 3 også vil gjelde for transport av husmoduler med dispensasjon med tidsbegrensning. Regionen spør også om transport med slike dimensjoner som det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for vil klare sporingskrav og komme frem på strekningen.

Krav til tidsrom, merking og ledsagelse i dagens vedlegg 2 pkt. 3 er videreført i ny § 5-11 (forslagets § 5-10). Bestemmelsens virkeområde er angitt i bestemmelsens overskrift, og innebærer at den kommer til anvendelse for alle transporter med større lengde og/eller bredde enn det som følger av forslaget § 5-4, med unntak av tømmertransporter og modulvogntog. Kravene vil dermed også gjelde ved transport av husmoduler etc., både når disse transporteres med dispensasjon med tidsbegrensning og når transporten foregår uten dispensasjon.

Vi understreker at ny § 5-10 nr. 1 til 3 angir *kan-bestemmelser*. Dispensasjonsmyndigheten er ikke forpliktet til å gi dispensasjoner for de største dimensjonene som angis i bestemmelsen, og dersom forhold på den enkelte vegstrekningen ikke tillater passering med bredde opp mot 4,20 meter, kan dispensasjonsmyndigheten selvsagt avslå søknaden. Dispensasjons-

myndighetens skjønnsmessige vurdering av hvilke dimensjoner som er tilrådelige avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for. De foreslåtte sporingskravene, både for transport av husmoduler og annet udelbart gods med store dimensjoner, er basert på anbefalingene i European Best Practice Guidelines for Abnormal Transports. Vi anser derfor at transportene av husmoduler etc. som skal oppfylle sporingskravet, det vil si transporter som ikke krever ledsagelse, vil oppfylle sporingskravene vi stiller. Dersom sporingskravet *ikke* er oppfylt, kreves det ledsagelse jf ny § 5-11 nr. 2 bokstav c. Transportens sporingsegenskaper sett i forhold til strekningen som ønskes trafikkert vil selvsagt være et viktig moment ved vurdering av om dispensasjon skal gis, på lik linje med transportens lengde og bredde.

11.2 § 5-10 nr. 4 – transport av tømmer i hele stammer (forslagets § 5-9 nr. 7 bokstav d)

Ny § 5-10 nr. 4 (forslagets § 5-9 nr. 7 bokstav d) er en videreføring av dagens § 5-9, som gir regionvegkontoret hjemmel til å gi dispensasjon til transport av tømmer i hele stammer for lengde inntil 22 m på vogntog hvor lastebanker er montert på bilens og tilhengerens svingkranser. I forslaget er «vogntog hvor lastebanker er montert på bilens og tilhengerens svingkranser» omformulert til «motorvogn N2 og N3 og uttrekkbar semitrailer O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods med lastebanker montert på motorvognens og tilhengerens svingkranser».

Statens vegvesen Region midt påpeker at vogntog som transporterer tømmer i hele stammer er motorvogn med uttrekkbar *slep- eller påhengsvogn*, beregnet på transport av langt udelbart gods.

Vogntog som utfører denne typen transporter står i en særstilling med hensyn til hvilken type vogntog de utføres med. Dispensasjonsmyndigheten hos Region øst opplyser om at for dispensasjonenes vedkommende, anses tilhengeren i lastet tilstand som en semitrailer, mens den uten gods anses som slep- eller påhengsvogn.

En lastebil med påhengsvogn/slepevogn oppfører seg ikke helt som en semitrailer, da tilhengeren er festet i tilhengerfestet bak på trekkbilen og normalt vil ha litt bedre sporing enn en semitrailer. Når den er lastet henger den normalt i tilhengerfeste på bilen og den sporer etter denne. Lasten hviler direkte på trekkbilen. En uttrekkbar semitrailer henger derimot i trekkbilens svingskive.

At tilhengeren anses som semitrailer under transport innebærer blant annet at det stilles krav om ledsagelse når lengden overstiger 23,50 meter. Etter gjeldende vedlegg 2 nr. 3 bokstav b inntreffer ikke krav om ledsagelse for vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn før lengden er 25,50 meter. Etter ny § 5-11 nr. 2 bokstav a vil det alltid kreves dispensasjon når lengden overstiger 23,50 meter, enten det dreier seg om et vogntog bestående av motorvogn med semitrailer eller motorvogn med slep- eller påhengsvogn. Uavhengig av hva tilhengeren anses som under transport av tømmer i hele stammer vil det da inntre krav om ledsagelse ved lengde over 23,50 meter.

Når dette er sagt, tillater dagens bestemmelse transport med begge vogntogtypene med de samme dimensjonene. Det har ikke vært Vegdirektoratets intensjon å innsnevre dagens adgang til å gi dispensasjon for transport av tømmer i hele stammer. Ordlyden i ny § 5-10 nr. 3 vil derfor omtale «motorvogn N2 og N3 og uttrekkbar **tilhenger** O3 og O4 beregnet på

transport av langt, udelbart gods med lastbanker montert på motorvognens og tilhengerens svingkranser».

Vegdirektoratet ser også at henvisningen til § 5-4 nr. 4 innebærer at selv om det er anledning til å gi dispensasjon for lengde inntil 22,00 meter på både 19,50-, 15- og 12,40-veger, skal tomkjøring ikke forekomme med større lengde enn 15,00 meter på 15-veg og 12,40 meter på 12,40-veg, noe som grunnet vogntogenes utforming ikke er mulig. Gjeldende bestemmelse spesifiserer ikke største tillatte lengde ved kjøring uten gods, kun at ved slik kjøring skal tilhengeren ha fast rammeforbindelse med motorvognen. Som beskrevet under kommentarene til ny § 5-7 nr. 3 (forslagets § 5-6 nr. 3), vil en slik tilhenger, når den er trukket sammen og draget er låst, være helt lik en vanlig slep-/påhengsvogn som kan ha lengde 19,50 meter etter gjeldende vedlegg 1 nr. 4 bokstav a og forslaget § 5-4 nr. 4 bokstav a. Tilsvarende som i ny § 5-7 nr. 3 (forslagets § 5-6 nr. 3) bør største tillatte lengde uten gods være 19,50 meter. Det opplyses også fra dispensasjonsmyndigheten hos Region øst at de fleste slike vogntog har lengde uten gods rundt 19,50 meter.

Paragraf 5-10 nr. 4 bokstav a og d vil etter dette få følgende ordlyd:

- a. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for større lengde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr. 4 for transport av tømmer i hele stammer på motorvogn N2 og N3 og uttrekkbar tilhenger O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods med lastbanker montert på motorvognens og tilhengerens svingkranser, men ikke for større lengde enn 22,00 meter.

...

- d. Aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og bredde må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Lengde uten gods må ikke overstige 19,50 meter.

11.3 § 5-10 nr. 5 – særlige bestemmelser om transport av brede landbruksredskaper (forslagets § 5-9 nr. 7 bokstav e)

Tilsvarende som i bestemmelsen om kjøring med brede landbruksmaskiner uten dispensasjon, videreføres formuleringen om at det kun er til «forflytning over kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk av maskinen» det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for bredde inntil 4,10 m.

Statens vegvesen Region midt ønsker at det også her skal spesifiseres at «kortere vegstrekning» betyr 34 km, tilsvarende som i forslaget § 5-5 nr. 4, mens *Region øst* ønsker at «kortere avstand» her skal angis som 5 km.

Bestemmelsen er en ren videreføring av dagens § 5-6 nr. 4 bokstav c. Forslaget som ble sendt på høring inneholdt altså ikke forslag om presisering av «kortere vegstrekninger». En slik presisering kan derfor ikke vedtas uten å sendes på egen høring hvor berørte instanser gis mulighet til å uttale seg om den foreslåtte regelen. Vi gjentar fra punkt 6.7 at gjeldende praksis er at «kortere avstand» forstås som 34 km, og dette vil også være praksis etter vedtakelsen av revidert kapittel 5, inntil det eventuelt gjennomføres en høring om å forskriftsfeste denne praksisen eller om å endre regelen.

Når det er sagt, så er både dagens § 5-6 nr. 4 bokstav c og ny § 5-10 nr. 5 «kan»-bestemmelser, slik at det i stor grad er opp til dispensasjonsmyndigheten å avgjøre hvilke dimensjoner og avstander det skal gis dispensasjon for. Samferdselsdepartementets rapport fra 2009 uttaler om sammenhengen mellom gjeldende §§ 5-4 nr. 2 bokstav d og 5-6 nr. 4 bokstav c at «Dersom det gjøres endringer i ordlyden eller legges til grunn en bestemt forståelse av begrep benyttet i § 5-4 nr. 2 bokstav d), må det tas konkret stilling til om det samme også skal gjelde for § 5-6 nr. 4 bokstav c)». Dette innebærer for det første at det heller ikke ved dispensasjon med tidsbegrensning etter gjeldende § 5-6 nr. 4 bokstav c og ny § 5-10 nr. 5 kan gis dispensasjon for større avstand enn 34 km. For det andre legges det også føringer for i hvilken grad dispensasjonsmyndigheten kan avslå søknad om kortere avstand enn 34 km, selv om bestemmelsene er «kan»-bestemmelser.

11.4 § 5-10 nr. 6 – særlige bestemmelser om tilhengerredskaper (forslagets § 5-9 nr. 7 bokstav f)

Denne bestemmelsen er ny, og innebærer kort fortalt at det vil kreves dispensasjon med tidsbegrensning for å forflytte tilhengerredskaper med større lengde, bredde eller vekt enn det som er tillatt etter forslaget § 5-4 (tilsvarende dagens vedlegg 1 pkt. 1 til 5) på offentlig veg. Dispensasjonsmyndigheten er som for annen dispensasjon med tidsbegrensning regionvegkontoret ved forflytning innen regionen og Region øst ved regionkryssende forflytning. Det er fullt ut opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn hvilke vekter og dimensjoner det skal gis dispensasjon for. I høringsnotatet presiseres det dessuten at også tilhengerredskapens generelle tekniske tilstand kan tillegges vekt ved vurderingen av dispensasjonen.

Ingen instanser er negative til forslaget om å gi en slik bestemmelse for tilhengerredskaper. *Statens vegvesen Region midt* uttrykker at de er enig i forslaget, og i Vegdirektoratets begrunnelse for å foreslå en slik bestemmelse. Også *Region nord* er også enige i at tilhengerredskapene plasseres i en egen bestemmelse, da disse ikke er registreringspliktige og årsdispensasjoner eller generelle dispensasjoner gir en oversikt over antallet slike kjøretøy som kan brukes på offentlig veg.

NLF viser til at markedsutviklingen for tilhengerredskap i form av knuseverk og lignende, som har behov for å flyttes langs vei, øker, og mener at disse må kunne få dispensasjon også ut over 65 tonn med veifølge under forutsetning at tilhengerredskapen er i dokumentert forskriftsmessig stand.

Den foreslåtte bestemmelsen begrenser strengt tatt ikke hvilke vekter det kan gis dispensasjon for til tilhengerredskap. Det er opp til dispensasjonsmyndigheten å avgjøre hvilke vekter det skal gis dispensasjon for. Når dette er sagt, er de alminnelige bestemmelsene om hvilke totalvekter det kan gis dispensasjon med og uten tidsbegrensning for basert på brumateriellets bæreevne, og vil således være sterkt førende for hvilke vekter det skal gis dispensasjon for til tilhengerredskap. En grunnleggende forutsetning er dermed at den totale akselavstanden til vogntoget tilhengerredskapen inngår i tilsvarer den akselavstanden som kreves for å få dispensasjon med tidsbegrensning for totalvekt over 65 tonn. Er akselavstanden tilstrekkelig, og tilhengerredskapens tekniske tilstand ellers gjør det forsvarlig, kan det gis dispensasjon med tidsbegrensning for totalvekt inntil 80 tonn ved transport av tilhengerredskaper på veggruppe A og inntil 65 tonn på veggruppe B. Aksellast og last fra akselkombinasjon må selvsagt også ligge innenfor hva det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for.

Vegdirektoratet presiserer at dispensasjonsmyndigheten står fritt til å stille de vilkår den anser som nødvendige for å ivareta trafikksikkerheten ved forflytning av lange, brede eller tunge tilhengerredskaper. Som beskrevet i høringsnotatet kan både kjøretøyets vekter og dimensjoner og generelle tekniske tilstand gi grunnlag for slike begrensninger. Vilkårene kan for eksempel være hastighetsbegrensninger, begrensninger i tidspunkt, spesifikke kjøreruter og ledsagelse.

11.5 Dispensasjon med tidsbegrensning for transport av stolper til e-verk

Statens vegvesen Region øst påpeker at høringen ikke omhandler transport av lange stolper tilhørende E-verk på lastebil som skal monteres på steder hvor det er dårlig fremkommelighet på vegnettet. Regionen opplyser om at transportene skjer med foregår på motorvogn med inntil 16 m lange stolper på spesielle vilkår. Det skal være lastestativ slik at stolpene går over førerhytten og ned mot veggen bak på motorvognen. Bakgrunnen for ordningen er at de smale vegene opp i dalene ikke egner seg for transporter med motorvogn og semitrailer.

Vegdirektoratet bemerker at ettersom slik transport foregår med motorvogn, omfattes den ikke av de foreslåtte reglene om adgang til å transportere flere lange, udelbare kolli uten dispensasjon og med dispensasjon med tidsbegrensning. Ny § 5-7 nr. 3 tillater ikke transport av flere lange, udelbare kolli på motorvogn, her er lengden begrenset til 12,00 meter. Kolli med lengde som medfører at transporten får større total lengde enn 12,00 meter, skal i utgangspunktet transporteres på semitrailer. Ny § 5-9 nr. 2 bokstav d viser til at det kan gis dispensasjon for større lengder enn angitt i § 5-7 nr. 3 for veger som ikke er i veggruppe IKKE og større lengder enn angitt i § 5-4 nr. 4 for veger i veggruppe IKKE. Bestemmelsen forbyr dermed ikke å gi dispensasjon med tidsbegrensning for transport av lange, udelbare kolli på motorvogn med total lengde over 12,00 meter. Dispensasjon av stolper til E-verk kan dermed gis til motorvogn med lengde inntil 16,00 meter (og for så vidt større lengde også) med hjemmel i § 5-9 nr. 2 bokstav d. Dispensasjonsmyndighet vil være som for andre dispensasjoner med tidsbegrensning, altså regionvegkontoret for transport innen regionen og Region øst for grensekryssende transporter.

Når det er sagt, ser Vegdirektoratet at dispensasjon for transport av stolper til e-verk naturlig hører hjemme sammen med de særlige dispensasjonene i § 5-10. Ved å plassere bestemmelsen her unngår vi at dispensasjonsmyndigheten må bryte med det ellers faste prinsippet om at lange, udelbare kolli alltid skal transporteres med semitrailer. Vi anser imidlertid ikke at vi kan føye til en slik særlig bestemmelse uten å først ha sendt den på høring. Inntil dette eventuelt skjer må dispensasjonene som sagt gis med hjemmel i § 5-9 nr. 2.

11.6 Forskriftstekst

§ 5-10 Dispensasjon med tidsbegrensning til særlige transporter

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

Gods- og vogntogtype	Lengde m			Bredde m
	19,50-veg i	15,00-veg	12,40-veg	Alle veger

	veggruppe IKKE			
To husmoduler på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	17,00	14,40	4,20
To båter på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	17,00	14,40	3,25
Kjøretøy på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4	22,00	17,00	14,40	2,55
Kjøretøy på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4	20,00	17,00	14,40	2,55

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

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

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

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

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

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

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

Gods- og vogntogtype	Lengde m			Bredde m
	19,50-veg	15,00-veg	12,40-veg	Alle veger
Én husmodul på vogntog bestående av	Ingen	17,50	-	4,20

motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4	begrensning			
Én husmodul på motorvogn N2 eller N3	12,00	12,00	12,00	4,20

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

4. Særlige bestemmelser om transport av tømmer i hele stammer
 - a. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for større lengde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr. 4 for transport av tømmer i hele stammer på motorvogn N2 og N3 og uttrekkbar tilhenger O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods med lastbanker montert på motorvognens og tilhengerens svingkranser, men ikke for større lengde enn 22,00 meter.
 - b. Avstand fra senter av aksel på tilhenger til godsets bakerste punkt skal ikke overstige 70 % av avstanden fra senter av bakaksel på motorvogn til senter av aksel på tilhenger, for boggiaksel fra og til senter av boggi.
 - c. Tilhengerens trekkstang skal være teleskopisk og regulerbar. Teleskopet skal kunne låses på sikker måte.
 - d. Aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og bredde må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Lengde uten gods må ikke overstige 19,50 meter.

5. Særlige bestemmelser om transport av landbruksmaskiner

Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av landbruksmaskin med større bredde enn angitt i § 5-5 nr. 4, men ikke for større bredde enn 4,10 meter, ved forflytning på kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk av maskinen.

6. Særlige bestemmelser om tilhengerredskaper

Dispensasjonsmyndighet som nevnt i § 5-15 kan gi dispensasjon med tidsbegrensning til tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap, for bruk med større vekter eller dimensjoner enn det som følger av § 5-4 og veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke vekter og dimensjoner det kan gis dispensasjon for.

7. Ved overskridelse av de vekter og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.

12. § 5-11 Ytterligere krav ved kjøring i henhold til §§ 5-6 til 5-10 (forslagets § 5-10)

Bestemmelsen tilsvare langt på veg gjeldende vedlegg 2 pkt. 3, med enkelte presiseringer. På noen punkter innebærer forslaget også innskjerpinger sammenlignet med dagens bestemmelser. I tillegg er bestemmelsen tilføyd et nytt punkt som angir når denne kommer til anvendelse for mobilkran, betongpumpebil og liftbil. Svært mange av instansene har kommentarer til forslaget § 5-10 (ny § 5-11).

12.1 Bestemmelsens overskrift- kjøretøy og transporter som er omfattet av bestemmelsen

Statens vegvesen Region midt mener kravene til tidspunkt for kjøring og eventuelt ledsagelse i forslaget § 5-10 (ny § 5-11) skal gjelde for landbruksmaskiner med bredde over 2,55 m. Også *Oslo politidistrikt* ønsker at begrensningene i tillatt tidspunkt for forflytning av landbruksmaskiner skal fremgå av nr. 1.

Landbruks- og matdepartementet (LMD) viser til sin uttalelse i Samferdselsdepartementets høring fra 2009. LMD uttaler seg her blant annet om hvordan kjøring bør foregå med hensyn til kravene i gjeldende vedlegg 2 pkt. 3, det vil si regler om tillatt tidsrom for kjøring og krav om ledsagelse. I Samferdselsdepartementets høring ble det blant annet foreslått å innføre rushtidsbegrensninger for kjøring med brede landbruksredskaper og krav om ledsagelse ved bredde over 3,00 meter. LMD gir her uttrykk for å være klart imot disse forslagene.

Hva gjelder kravene i forslaget § 5-10 nr. 1 og 2 (ny § 5-11 nr. 1, 2 og 4), innebar den foreslåtte overskriften på bestemmelsen at den også ville gjelde for forflytning av landbruksmaskiner. Dette er imidlertid ikke i tråd med gjeldende praksis. Årsaken til at bestemmelsene om brede landbruksmaskiner i sin tid ble plassert i gjeldende § 5-4 sammen med blant annet transport av tømmer, var nettopp at kravene i gjeldende vedlegg 2 nr. 3 *ikke* skulle gjelde. Dette fordi krav om ledsagerkjøretøy og forbud mot kjøring i helgene ble ansett for å være uhensiktsmessig og svært tyngende for bøndene. Den foreslåtte bestemmelsen var ikke ment å utvide virkeområdet til gjeldende vedlegg 2 nr. 3. Vi vil derfor vedta ny § 5-11 med en ordlyd som sikrer at brede landbruksmaskiner *som kjører uten dispensasjon*, ikke er omfattet av bestemmelsen. Når landbruksmaskiner med bredde over 3,50 meter forflyttes med dispensasjon jf. ny § 5-10 nr. 4 (forslaget § 5-9 nr. 7 bokstav e), gjelder bestemmelsens vilkår på samme måte som ved for eksempel forflytning av brede motorredskaper.

Vegdirektoratet har valgt å endre paragrafens overskrift slik at den bedre uttrykker bestemmelsens virkeområde. Overskriften vil positivt angi virkeområdet ved å henvise til de konkrete bestemmelsene som er omfattet. Som beskrevet i punkt 6.1 og 7.1 er forslaget § 5-5 delt i to separate bestemmelser, én om modulvogntog, transport av tømmer, 45-fots containere, landbruksmaskiner og sykkelstativ på buss (ny § 5-5), og én om transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy (ny § 5-6). Kun sistnevnte vil nevnes i overskriften på ny § 5-11. Det vil da fremgå helt klart at modulvogntog og transport av tømmer ikke er omfattet verken av krav om gul lampe og begrensningene i tillatt kjøretidspunkt eller krav om ledsagelse. Transport av udelbart gods, tomkjøring med vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods, forflytning av motorredskaper og kjøring med mobilkran, betongpumpebil og liftbil vil derimot være omfattet.

12.2 § 5-11 nr. 1 Krav når lengden er mer enn 2,00 m mer enn det som er tillatt for vegen og/eller bredden over 2,60 m (forslaget § 5-10 nr. 1)

Ny § 5-11 nr. 1 (forslaget § 5-10 nr. 1) tilsvarer mer eller mindre dagens vedlegg 2 pkt. 3 bokstav a. Gjeldende bestemmelse foreslås endret med ytterligere begrensninger i tidspunkt som tillates kjørt og krav om at politiets unntak fra disse begrensningene skal være skriftlige.

12.2.1 § 5-11 nr. 1 bokstav a og § 5-12 – krav til skriftlige unntak (forslagets § 5-10 nr. 1 bokstav a og § 5-11)

12.2.1.1 Instansens kommentarer

Statens vegvesen Region midt stiller spørsmål om hvilke systemer politiet har for å følge opp et krav om skriftlighet. **Oslo politidistrikt** er enige i at transportørene skal gis skriftlig tillatelse til å fravike transporttidspunktene som er angitt i forskriften, fordi dette gir notoritet og forenkler kontrollen. Instansen mener bestemmelsen kan tilføyes «eller referansenummer/saksnummer fra politiets register», for å være forberedt på en papirløs versjon av slike tillatelser. **Statens vegvesen Region nord** uttaler til forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav h/i (ny § 5-11 nr. 4 bokstav g og h) at politiet bør oppgi et referansenummer til transportøren, da dette vil forenkle kontrollen. **Forsvaret Hæren** spør hvordan en transportør kan få skriftlige unntak når transporten allerede er på vegen, særlig hvis det oppstår forsinkelser som nødvendiggjør kjøring i mørket. Instansen spør om det for eksempel vil være tilstrekkelig med en SMS i slike tilfeller.

12.2.1.2 Vegdirektoratets vurdering

Vanlig praksis ved dispensasjoner er at dokumentet med dispensasjonen eller en kopi av denne skal være med i kjøretøyet til en hver tid. Dette er av hensyn til etterprøvarheten ved kontroll langs veg og at denne kan gjennomføres på en rask og effektiv måte. Ved kun å ha et referansenummer eller saksnummer får kontrolløren ingen direkte informasjon om hva dispensasjonen gjelder, hvem den gjelder for eller hvem som har utstedt den. Det er ikke mulig å identifisere innholdet i dispensasjonen.

Likeledes er det ikke kun politiet som kontrollerer kjøretøy langs veg, det gjør også Statens vegvesen. Statens vegvesen har ikke tilgang til politiets datasystemer og kan, til tross for et saksnummer, ikke gjøre seg kjent med innholdet i dispensasjonen. Det enkleste og raskeste er å ha med seg dispensasjonen eller en kopi av denne og vise denne til kontrollmyndighetene. Har søker ikke mulighet til å skrive ut dispensasjonen kan denne også vises i sin helhet i scannet versjon eller lignende på for eksempel telefon, nettbrett, eller datamaskin.

12.2.2 § 5-11 nr. 1 bokstav a – tidspunkt for gjennomføring av transporten (forslagets § 5-10 nr. 1 bokstav a)

Statens vegvesen Region midt mener krav om tidspunkt for kjøring som angitt i forslagets § 5-10 nr. 1 bokstav a (ny § 5-11 nr. 1 bokstav a) kun passer for kjøring i og omkring store byer med tett trafikk. **MEF** mener alle begrensninger i tidspunkt for kjøring i nr. 1 bokstav a kan oppheves. De viser til at dagens vegstandard, samt at trekkbilene har meget sterk motor, gjør at vogntogene holder tilnærmet samme hastighet som øvrig trafikk. For anleggsbransjen skal utstyr ofte være fremme på nytt anleggssted og klar til bruk mandags morgen. Da er det ønskelig å kunne bruke tiden fra fredags kveld til mandags morgen til å utføre transporten.

NLF mener det må åpnes for kjøring i tider med liten trafikk også på helgedager. De mener at fordi kjøringen fortrinnsvis skal foregå i dagslys, bør det åpnes for å kjøre slike transporter på lørdag og søndag med visse begrensninger (søndag ettermiddag/kveld), fordi det er langt mindre trafikk disse dagene.

Vegdirektoratet viser til at denne regelen ikke er foreslått endret i høringen. Forslagene til høringsinstansene innebærer slike endringer som må på høring før de kan iverksettes. Vi kan derfor ikke endre reglene i bokstav a i denne høringsoppsummering.

12.2.3 § 5-11 nr. 1 bokstav b – kjøring i rushtiden (forslagets § 5-10 nr. 1 bokstav b)

MEF mener tidsrommene som angis i gjeldende og foreslått forskriftstekst er for vide og ønsker at forbudet mot å kjøre i rushtiden begrenses til å gjelde når det faktisk er rushtrafikk. Instansen mener bestemmelsen bør omskrives, slik at det ikke er et generelt forbud mot kjøring mellom 1500-1800, hvis lokal rushtid er mellom 1500-1630. **NLF** mener klokkeslettene som begrenser kjøring må fjernes og ordlyden endres til at kjøringen ikke må foregå på sted med stor rushtrafikk på for- og/eller ettermiddag.

Ordlyden i bestemmelsen er at «Kjøring ikke må foregå på sted med stor rushtrafikk mellom kl. 0700-0900 eller mellom kl. 1500-1800». Dette vil si at der det er stor rushtrafikk ved disse tidspunktene, så skal kjøretøy med lang og bred last ikke kjøres. Det er altså to vilkår som må være oppfylt. Der det ikke er stor trafikk, skal bestemmelsen tolkes slik at kjøring også innenfor de nevnte tidspunktene er tillatt. Det er ikke formålstjenlig verken for myndighetene, transportørene eller andre trafikanter at det skal være ulovlig å benytte veg uten mye trafikk til kjøring med lang og bred last selv innfor de nevnte tidene. Vegdirektoratet anser derfor at innspillet til MEF er ivaretatt i dagens ordlyd.

12.2.4 § 5-11 nr. 1 bokstav c – krav om at transporten «fortrinnsvis» skal foregå i dagslys (forslagets § 5-10 nr. 1 bokstav c)

12.2.4.1 Instansenes kommentarer

Forsvaret Hæren viser til at bestemmelsen om at kjøringen fortrinnsvis skal foregå i dagslys blir vanskelig å gjennomføre i Nord-Norge om vinteren, og spør om det da vil være nødvendig å avtale med politiet for hver gang. De mener denne bestemmelsen er mest aktuell for transportører som ikke trenger dispensasjon. Instansen foreslår at det kan fremgå av dispensasjonen om det kreves unntak fra politiet for kjøring som ikke foregår i dagslys.

Statens vegvesen Region midt legger til at dette kravet ikke passer i Norge da kjøring i dagslys ofte er vanskelig om vinteren. I tillegg er trafikken mindre om natten slik at det faktisk er en fordel at spesialtransporten kjører da. **Statens vegvesen Region øst** viser også til at svært mange transportører opplyser om at det er mye mindre trafikk sent på kveldene og nettene og at det derfor er mye lettere og sikrere å gjennomføre transportene på det tidspunktet.

12.2.4.2 Vegdirektoratets kommentarer

Bestemmelsen sier at transporten skal «fortrinnsvis foregå i dagslys». Ordlyden innebærer at det åpnes for en vurdering fra transportørens side. Det er fra Statens vegvesens side ønskelig at transportene foregår i dagslys, men så lenge bestemmelsen ikke angir konkrete kriterier for når transporten ikke behøver å foregå i dagslys, avgjør transportøren selv når transporten skal foregå. Det kan dermed diskuteres om ordlyden ivaretar formålet med bestemmelsen.

Vegdirektoratet må imidlertid utrede nærmere både hva som vil være en hensiktsmessig ordlyd, hvilke kriterier som eventuelt skal gjelde for at det ikke skal være krav om kjøring i dagslys, og om kjøring i dagslys bør være hovedregelen eller unntaket. Inntil disse vurderingene er gjort og forslag til ny bestemmelse har vært på høring, er det ikke aktuelt å endre denne bestemmelsen. Vi påpeker også at mange av transportene trenger dispensasjon, og da vil det være mulig å sette som vilkår til dispensasjonen at transporten skal foregå på natten.

At det kan settes som vilkår for dispensasjon at transporten skal foregå om natten, er av særlig betydning i forbindelse med transport av husmoduler. Ved bortfallet av rundskriv NA 93/24, foreligger det ikke lenger en direkte føring for dispensasjonsmyndigheten til å sette som vilkår at transporten skal skje om natten ved bredder over 3,50 meter. Dispensasjonsmyndigheten vil imidlertid likevel i kraft av sitt skjønne kunne sette et slikt vilkår for transporten dersom de anser det som nødvendig av hensyn til den øvrige trafikkavviklingen.

Vegdirektoratet har flere ganger i den nye forskriftsteksten satt som krav at unntak fra forskriftens regler skal gjøres skriftlig. Ved en feil har dette ikke kommet med i denne bestemmelsen. Etter ny § 5-11 nr. 1 bokstav c (forslagets § 5-10 nr. 1 bokstav c) kan politiet påby kjøring i et annet tidsrom. Et slikt påbud skal også gjøres skriftlig og vi tar inn dette kravet i bestemmelsen. Dette må imidlertid ikke forstås som et krav om skriftlig *tillatelse* til å kjøre i mørket, jf. Forsvaret Hæren sin kommentar til bokstav a. Det er kun i tilfellene hvor transportøren *pålegges* om å gjennomføre transporten om natten at dette må skje skriftlig.

Kravet til skriftlighet følger allerede i dag av forvaltningsloven. Det har likevel vært ulik praksis rundt dette. Av hensyn til notoritet og for å sikre søkers rettssikkerhet ved kontroll langs veg, tar vi inn kravet om skriftlighet i bestemmelsen. Vi anser ikke at denne endringen trenger ny høring ettersom det allerede i dag er et krav om skriftlighet.

Den endelige ordlyden i bestemmelsen vil etter dette være:

«Kjøringen skal fortrinnsvis foregå i dagslys. I særlige tilfelle kan politiet påby kjøring i annet tidsrom. Påbudene må være skriftlige.»

12.2.5§ 5-11 nr. 1 bokstav d – merking (forslagets § 5-10 nr. 1 bokstav d)

Forsvaret Hæren foreslår at det i tillegg til gult blinkende lys bør være krav om skilt med «BRED LAST» når bredden er over 2,60 meter. De mener dette vil gjøre det lettere for møtende trafikk å forstå hvorfor gult blinkende lys benyttes.

Statens vegvesen Region midt ønsker at det må nevnes at motorvogn eller vogntog skal være merket i henhold til bestemmelsene i § 3-4.

Vegdirektoratet har ikke i denne høringen foreslått å kreve både skilt og gult blinkende lys ved bredde over 2,60 meter. Dette må derfor på ny høring før et slikt krav kan innføres.

Gjeldende vedlegg 2 pkt. 3 bokstav a inneholder ingen henvisning til kravene i § 3-4. Kravene er plassert i bokstav b, som gjelder transporter med lengde mer enn 6 meter mer enn tillatt etter vedlegg 1, og ved bredde over 3,00 meter. At det i det hele tatt ble henvist til forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4, var gjort av opplysningshensyn ettersom bestemmelsen delvis er hjemlet i forskriften og delvis i forskriftens vedlegg. Forslagets plassering av den samme henvisningen er en ren videreføring av dette. Dagens og forslagetts plassering av henvisningen innebærer selvsagt ikke at transporter med større lengde og/eller bredde enn det som er tillatt for vegen, men ikke slik lengde og/eller bredde at det kreves ledsagelse, ikke er underlagt kravene om merking av utstikkende gods.

Et av formålene med revisjonen av forskriften var å gjøre regelverket enklere og sammenhengene tydeligere. Ettersom regelen om bred last nå er tatt ut av vedlegget og hjemlet direkte i forskriften finner vi det naturlig å benytte vanlig regelverksoppbygging, hvor

samme regel ikke blir gjentatt flere ganger. § 3-4 gjelder, slik som tidligere, ved all transport med bredde over 2,55 meter. Det vil derfor ikke være nødvendig å dobbeltregulere dette ved å si det uttrykkelig i hver bestemmelse.

12.3 § 5-11 nr. 2 og 3 Angivelse av innslagspunkt for ledsagelse (forslagets § 5-10 nr. 2 innledende tekst)

Forslagets § 5-10 nr. 2 (ny § 5-11 nr. 2 og 4) bygget på dagens vedlegg 2 pkt. 3 bokstav b, med enkelte endringer. Innslagspunktet for krav om ledsagelse på grunn av transportens lengde ble foreslått endret slik at det alltid kreves ledsagelse når transporten har lengde over 23,50 meter, dog ikke for tømmertransporter og modulvogntog jf. bestemmelsens overskrift.

Den foreslåtte bestemmelsen hadde som innledende tekst «Krav når lengden er 6,00 mer enn det som er tillatt for vegen og/eller bredden over 3,00 m og alltid når lengden er over 23,50 m». Ut over endringen i innslagspunktet med hensyn til lengde, var dette en ren videreføring av gjeldende vedlegg 2 pkt. 3 bokstav b. Vilkårene som skal være oppfylt ved ledsagelse var deretter angitt i bokstav a til i. Som beskrevet i kommentarene til blant annet ny § 5-7 og 5-8 (forslagets §§ 5-6 og 5-8), har Vegdirektoratet kommet til at sporingskravet logisk hører hjemme i bestemmelsene om ledsagelse, fordi manglete oppfyllelse av sporingskravet utløser krav om ledsagelse. For å unngå at den innledende teksten i nr. 2 blir veldig lang og uoversiktlig, har vi valgt å omstrukturere delen av ny § 5-11 som handler om ledsagelse. Nr. 2 vil punktvis angi innslagspunktene for ledsagelse som konsekvens av transportens lengde, bredde, og sporingsegenskaper. I nr. 3 gjøres det samme for mobilkran. Vilkårene i forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav a til i gjengis i ny § 5-11 nr. 4.

12.3.1 Hvilke transportertypene som er omfattet av bestemmelsen

Statens vegvesen Region øst spør om uttrykket «alltid når lengden er over 23,50 meter» skal tolkes dithen at det også kreves ledsagelse for tømmertransporter med lengde inntil 24 meter og modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter, når disse har lengde over 23,50 meter.

Region midt mener at selv om det fremgår av forskriften at kravene ikke gjelder transportertypene som omtalt i ny § 5-5 nr. 1 og 2, kan kravene likevel oppfattes som å gjelde modulvogntog og tømmertransporter.

Vegdirektoratet gjentar at vi har endret paragrafens overskrift til eksplisitt å angi hvilke typer kjøring som er omfattet av denne, ved å henvise til bestemmelsene som regulerer transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy, transport av udelbart gods og kjøring med vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods, og kjøring med motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil, det vil si forskriftens ny §§ 5-6 til 5-10. Ettersom transport av tømmer og modulvogntog er regulert i § 5-5, anser Vegdirektoratet at det nå kommer helt klart frem at disse transporttypene *ikke* er omfattet verken av ny § 5-11 nr. 1 om til tidspunkt for kjøring og varsellykt eller krav om ledsagelse i nr. 2 og 4.

§ 5-11 nr. 2 og 3 vil få følgende ordlyd:

2. Det kreves ledsagelse dersom kjøringen skjer med
 - a. lengde mer enn 6,00 mer enn tillatt etter § 5-4 eller veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a og i veglister for fylkes- og kommunale veger, og alltid når lengden er over 23,50 meter
 - b. større bredde enn 3,00 meter, eller

- c. lengde over 20,00 meter og følgende sporingskrav ikke er oppfylt: transporten skal kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.
3. Ved kjøring med mobilkran, betongpumpebil og liftbil kreves ledsagelse dersom
 - a. bredden er over 3,00 meter
 - b. bredden er over 2,75 meter og lengden er over 16,00 meter
 - c. lengden er over 18,00 meter uavhengig av bredde

12.3.2 Ønsker om endret innslagspunkt for krav om ledsagelse

12.3.2.1 Instansenes kommentarer

NLF mener det ikke er nødvendig med følgebil og dispensasjon før bredden er over 3,10 meter, tilsvarende regler i Sverige, og lengden er over 24 meter. Også **Treindustriens** og **Moelvns** oppfatning er at breddegrensen for krav om følgebil bør kunne settes til 3,10 meter, slik som i Sverige.

Maskinentreprenørenes Forening (MEF) mener det ikke bør være krav til ledsagerkjøretøy for spesialtransport på veger godkjent for modulvogntog og tømmervogntog, når spesialtransporten er kortere enn disse vogntoggruppene. De foreslår også at det ikke bør være krav til ledsagerkjøretøy for mobilkraner på veger som er godkjent for modulvogntog og tømmervogntog, når mobilkranen er kortere enn disse vogntoggruppene.

12.3.2.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet viser til at regelen om når det på grunn av bredde er nødvendig med følgebil ikke har blitt foreslått endret i høringen. Vi kan derfor ikke endre regelen i denne høringsrunden. Vi bemerker også at det er til dels store forskjeller mellom det norske og det svenske vegnettet med hensyn til vegstandard og vegbredde. Det er dermed naturlig at innslagspunktet for krav om ledsagelse på grunn av transportens bredde også er noe lavere i Norge enn i Sverige.

Forslaget innebærer faktisk en innskjerping av kravet til ledsagelse på grunn av transportens lengde. Gjeldende vedlegg 2 nr. 3 krever ledsagelse av motorvogn med slep- eller påhengsvogn først når lengden overstiger 25,50 meter (på 19,50-veg). Forslaget krever ledsagelse av slikt vogntog allerede fra lengde 23,50 meter. Når det gjelder ønsket om endret innslagspunkt på grunn av transportens lengde til 24,00 meter tilsvarende som i Sverige, skal det påpekes at største tillatte vogntoglengde ved normaltransport i Sverige er 24,00 meter, mot 19,50 meter i Norge. Det norske og svenske regelverket om ledsagelse kan dermed ikke sammenlignes på dette punktet. Videre er det norske vegnettet delt i 19,50-, 15,00- og 12,40-metersveger. Fordi kravet om ledsagelse på grunn av transportens lengde er satt til 6,00 meter mer enn hva som er tillatt for det konkrete kjøretøyet/vogntoget på den aktuelle strekningen etter § 5-4, er innslagspunktet for krav om ledsagelse for eksempelvis et semitrailervogntog som utfører transport av udelbart gods 23,50 meter på en 19,50-veg, 21,00 meter på en 15-veg og 18,40 meter på en 12,40-veg.

Bestemmelsen rammer kjøretøy som kan være lange, brede eller begge deler. Når et kjøretøy er bredt vil det være andre hensyn som begrunner krav til ledsagerkjøretøy enn når kjøretøyet kun er langt. Mange lengre kjøretøy hvor det kreves ledsagerkjøretøy vil også ha andre sporingskrav enn tømmervogntog og noen modulvogntog. Vi kan derfor ikke sidestille disse

kjøretøyene med hverandre kun fordi de har samme lengde. Vegdirektoratet ønsker at det for disse kjøretøyene skal vurderes følgebil ved kjøring med lengre eller bredere kjøretøy.

Vegdirektoratet viser til at mobilkraner ofte trenger ledsaging på grunn av kjøretøyets bredde. Videre er dette kjøretøy som oppfører seg annerledes på vegen enn tømmer- og modulvogntog. Vi viser blant annet til at sporingskravene til tømmervogntog er annerledes enn sporingskravene til mobilkraner. Vi anser derfor at det skal gjøres en vurdering av om også slike kjøretøy skal ha ledsaging selv om de kjører på veger som er godkjent for tømmer- og modulvogntog.

12.3.3 Forslag om å kreve ledsagelse uavhengig av total lengde dersom godset stikker ut mer enn 6,00 meter bak kjøretøyet

Vegdirektoratet foreslo i høringsnotatet å kreve ledsagelse i alle tilfeller hvor godset stikker ut mer enn 6,00 meter bak kjøretøyet, uavhengig av om lengden overskrider det som er tillatt uten dispensasjon. Som alternativ ble det foreslått innført en regel i § 3-4 om at det alltid kreves dispensasjon dersom godset stikker ut mer enn 6,00 meter bak kjøretøyet. Forslagene ble kun beskrevet i høringsnotatet, og fremgikk ikke av forslag til forskriftstekst.

Vegdirektoratet har ikke mottatt noen konkrete kommentarer til forslaget om å kreve ledsagelse for utstikkende gods. Statens vegvesen Region øst bemerker til § 3-4 at de ikke er enige i at grensen settes ved 6,00 meter. Regionen mener det bør kreves dispensasjon dersom godset stikker ut mer enn 3,50 meter dersom regelen skal ha noe for seg. Oslo politidistrikt etterlyser også klare regler for hvor mye godset tillates å stikke ut i lengderetningen, men knytter ikke dette til krav om ledsagelse. Innspillene er behandlet i den separate oppsummeringen av § 3-4, hvor konklusjonen er at Vegdirektoratet på bakgrunn av høringen og høringsssvarene ikke har tilstrekkelig grunnlag til å vedta en regel om hvor mye godset tillates å stikke ut bak kjøretøyet før det kreves dispensasjon.

Vegdirektoratet har kommet til den samme konklusjonen hva gjelder forslag om å kreve *ledsagelse* dersom godset stikker ut mer enn 6,00 meter bak kjøretøyet. Ettersom et slikt forslag berører både transporter som skjer i henhold til reglene om transport av udelbart gods, annen profesjonell transport og ikke minst privatpersoner som transporterer gods med personbil og liten tilhenger, anser vi dessuten at en generell regel som krever dispensasjon, plassert i § 3-4 sammen med den tilsvarende regelen om utstikkende gods i *bredderetningen*, antakelig er en mer hensiktsmessig tilnærming til problemstillingen. Innføring av en slik regel må, som diskutert i oppsummeringen av de foreslåtte endringene i § 3-4, utredes nærmere og sendes på en egen høring som i større grad belyser konsekvensene av regelen.

12.4 § 5-11 nr. 4 Krav ved gjennomføring av ledsagelse (forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav a til i)

Kravene som skal være oppfylt ved gjennomføring av ledsagelse fremgikk av forslaget nr. 2 bokstav a til i. Som følge av restruktureringen av paragrafen er kravene flyttet til nr. 4, men er innholdsmessig de samme som ble sendt på høring. Nr. 4 vil få følgende innledende tekst: «*Når det etter denne paragraf nr. 2 eller 3 kreves ledsagelse, gjelder følgende...*». Deretter listes kravene opp i bokstav a til h. Kravene er i hovedsak en videreføring av gjeldende vedlegg 2 pkt. 3 bokstav b, med enkelte endringer. Det ble foreslått endringer i angivelsen av hvilke kjøretøy som tillates brukt som ledsagerkjøretøy, og en rekke krav til medbringelse av utstyr i slike kjøretøy. Det ble også foreslått å kreve at transportøren kontakter alle politidistrikter transporten skal gå igjennom.

12.4.1 Antall ledsagerkjøretøy

I høringsnotatets pkt. 12.2.3 uttales det at «Forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav a er endret slik at den nå uttaler at det kreves *ett* ledsagerkjøretøy dersom ikke annet antall er fastsatt ved utstedelse av dispensasjon». Det redegjøres deretter for bakgrunnen for forslaget. Setningen har imidlertid falt ut i forslag til forskriftstekst. Ettersom forholdet er omtalt i høringsnotatet, og vi ikke har mottatt noen kommentarer på dette punktet, anser vi at vi kan vedta ny § 5-11 nr. 4 bokstav a med ordlyden «*Transporten skal følges av ledsagerkjøretøy. Antall fastsettes ved utstedelse av dispensasjon. Transporter som ikke krever dispensasjon skal følges av ett ledsagerkjøretøy.*»

12.4.2 § 5-11 nr. 4 bokstav b Tillatt totalvekt for ledsagerkjøretøy (forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav b)

12.4.2.1 Instansenes kommentarer

Håkons Følgebil Assistanse mener største tillatte totalvekt for ledsagerbil bør være 3 500 kg, og det bør være en «kassebil».

Oslo politidistrikt er enige i at grensen for totalvekt for ledsagerkjøretøy kan heves til 4 500 kg da slike kjøretøy vil kunne gi bedre synbarhet og varslingsutstyr.

Følgebilen.no ønsker som krav til ledsagerbilen at bilens utvendige tak bør ha en høyde fra bakken som overstiger 1,70 meter.

Håkons Følgebil Assistanse og **Følgebilen.no** gir også uttrykk for viktigheten av at ledsagerkjøretøy *ikke* lakkeres i gulfarge som kan forveksles med utrykningskjøretøy.

12.4.2.2 Vegdirektoratets kommentarer

Vegdirektoratet viser til at flere egnede ledsagerbiler har større tillatt totalvekt enn 3 500 kg. Ved å tillate mer vekt for kjøretøyet vil det være lettere å bruke biler som er høyere enn vanlige personbiler. Dette fører både til mer oversikt for fører av ledsagerkjøretøyet og god synbarhet for øvrig trafikk. Vi ønsker derfor at tillatt totalvekt for ledsagerkjøretøyet skal være inntil 4 500 kg. Vi ønsker ikke å innføre ytterligere krav til høyde på slike kjøretøy.

Vegdirektoratet har i høringsforslaget tatt inn et ekstra vilkår om at ledsagerkjøretøyet skal være bil med «*god synlighet*». Hva som ligger i dette vilkåret vil være opp til den enkelte kontrollør å vurdere. Denne ordlyden kan føre til en uforutsigbar rettsstilling for de som kjører som ledsager. Vi ser ikke at kravet til god synlighet kan tolkes som å inneholde noe annet enn kravet til blinkende gult lys, som allerede finnes i bokstav e. Et krav om «god synlighet» legger dermed opp til en helt skjønsmessig vurdering fra både transportørens og kontrollørens side. Vegdirektoratet anser at å kreve at ledsagerbilen har «god synlighet» både gjør det vanskelig for transportørene å forutberegne sin rettsstilling, og medfører fare for ulik praksis i kontrollsituasjoner. Dersom «god synlighet» skal fortolkes som å inneholde helt konkrete vilkår som må være oppfylt, mener vi disse bør fremgå klart av forskriftsteksten. Det må i så fall utredes nærmere hva disse vilkårene bør være. Det må også gjennomføres en høring før de kan inntas i forskriftsteksten. Vegdirektoratet velger derfor å ta bort kravet om at ledsagerkjøretøyet skal være bil med god synlighet, slik at bestemmelsen er mer lik dagens forskriftstekst.

Forslaget til forskriftstekst inneholder verken krav til eller begrensninger i hvilken farge ledsagerkjøretøy kan ha. Et slikt krav har ikke vært på høring og kan heller ikke vedtas. Når forskriftsteksten som vist ikke vil inneholde et selvstendig krav om «god synlighet», er det også mindre fare for at brukerne av regelverket tolker dette dithen at kjøretøyet må ha *farge* som gir god synlighet. Vi anser det heller ikke som nødvendig å eksplisitt forby enkelte farger på ledsagerkjøretøy. Utrykningskjøretøy har blå lys, mens ledsagerkjøretøy kun tillates å ha gule varsellys, noe som i seg selv gir informasjon om at ledsagerkjøretøyene ikke er utrykningskjøretøy. Vi viser for øvrig til drøftelsen under pkt. 12.4.7.2 om myndighet til å regulere trafikken i forbindelse med ledsagelse.

Bestemmelsens bokstav b vil etter dette lyde: «*Transportøren må skaffe til veie ledsagerkjøretøy. Ledsagerkjøretøyet skal være bil med tillatt totalvekt ikke over 4 500 kg.*»

12.4.3 § 5-11 nr. 4 bokstav c Radiosamband (forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav c)

Håkons Følgebil Assistanse mener det bør være kommunikasjonsutstyr til minst fire enheter samt mobiltelefon. **Følgebilen.no** mener det bør være krav til et radiosamband med fire radioer for utlån til involverte og minimum to radioer. **Statens vegvesen Region nord** ønsker en presisering av hva samband er, og spør om mobiltelefon vil oppfylle kravet til samband.

Med samband kan forstås kommunikasjon. Ordlyden i den foreslåtte forskriftsteksten er «sambandsutstyr egnet for formålet». En typisk form for samband er radio, men også mobiltelefoner kan benyttes til å kommunisere. Fordelen med radio er at man får kontakt med mottaker med en gang, og at man får kontakt med alle bilene samtidig.

Vegdirektoratet anser det ikke nødvendig å definere nærmere hva slags sambandsutstyr som kreves, ettersom dette kan være forskjellig utstyr avhengig av den enkelte transports størrelse og vanskelighetsgrad. Det er transportørens plikt å legge til rette for god kommunikasjon med alle kjøretøy som deltar i transporten, på en egnet måte. Forskriften inneholder ikke et forbud mot å bruke privat mobiltelefon i tillegg til det sambandsutstyret transportøren har.

Bestemmelsen viser til at transportøren skal ha sambandsutstyr for alle kjøretøy som deltar i transporten. Sambandsutstyr er ment for å kommunisere mellom to eller flere. Med ordlyden forstås det implisitt at sambandsutstyret skal benyttes av alle kjøretøyene i transporten slik at de kan kommunisere med hverandre under transporten. Vegdirektoratet mener ordlyden er klar nok i seg selv og at det ikke er nødvendig å spesifisere i forskriften at alle motorvogner som inngår i transporten skal ha samband.

12.4.4 § 5-11 nr. 4 bokstav d Krav om utstyr i ledsagerkjøretøy (forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav d)

12.4.4.1 Instansens kommentarer

Følgebilen.no er enige i krav om stoppspak, men mener det alternativt kan benyttes MagLite med rød tut. Instansen mener at det i tillegg til slikt utstyr bør kunne monteres to røde stopplys foran og bak på ledsagerkjøretøyet, fordi stoppspak kan være lite synlig på avstand, noe som kan medføre farlige situasjoner ved stans.

Oslo politidistrikt uttaler at de har merket seg at det i stor utstrekning foretas regulering under store og tunge transporter som personell fra Statens vegvesen og transportledsagere utfører

uten at de har slik myndighet og som betinger bruk av politi, og påpeker at det er kun politiet som kan regulere trafikk, jf. vtrl. § 9.

Statens vegvesen Region nord spør hvor stort brannslukningsapparat som vil kreves, det vil si om det skal være et 2 kg eller et 6 kg apparat. **NLF** mener det bør presiseres at det kreves brannslukningsapparat på minimum 6 kg i ledsagerkjøretøy. **Følgebil.no** mener det bør kreves minst to brannslukningsapparater i hvert ledsagerkjøretøy.

Følgebil.no og **Håkons Følgebil Assistanse** gir uttrykk for at de er enige i krav om førstehjelpsutstyr. Håkons Følgebil Assistanse ønsker krav om åtte eller ti kjebler for å markere stopp og sperre av ved havari, mens Følgebil.no ønsker krav om minst 6 kjebler. Begge instansene mener at det også bør medbringes en ekstra varsel trekant i tillegg til den som nå kreves.

12.4.4.2 Vegdirektoratets vurderinger

Spørsmålet om hvem som har myndighet til å ledsage spesialtransporter blir med jevne mellomrom forelagt Vegdirektoratet. Svaret er at Statens vegvesens tjenestemenn og andre som ledsager slike spesialtransporter har en adgang til faktisk trafikkregulering, men at myndigheten er begrenset til det som strengt talt er nødvendig for å få frem transporten. Samferdselsdepartementet har i brev datert 19. mars 1982 bekreftet at Statens vegvesens tjenestemenn med hjemmel i trafikkreglene § 3 nr. 2 har myndighet til å regulere trafikken ved gjennomføring av spesialtransporter. I tillegg til denne adgangen har andre som ledsager spesialtransporter adgang til faktisk trafikkregulering i samme utstrekning som tjenestemenn fra Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet har tiltrådt denne vurderingen i brev datert 12. september 1985.

Forslaget krever at ethvert ledsagerkjøretøy skal være utstyrt med «*brannslukker (...) egnet for formålet*». Med dette skal forstås at brannslukkerutstyret skal være av en slik størrelse og et slikt antall som er forsvarlig sett hen til antall kjøretøy i transporten, hva slag gods som blir transportert ol. Vegdirektoratet har ikke satt noe konkret krav om antall brannslukkere eller størrelsen på disse i høringen. Vi mener heller ikke det er nødvendig å spesifisere kravet om brannslukker noe nærmere enn at det skal være egnet for formålet. I bruksforskriften § 1-5 skal kjøretøy som er sammenlignbare med de som benyttes til følgetransport, ha minst en håndslukker med minimum 2 kg pulver. Vegdirektoratet anser derfor at dette er minimum av hva som skal være med i følgebil. Hvis det er ønskelig å ha med mer enn ett apparat eller et apparat på 6 kg, er det anledning til det.

Vegdirektoratet viser til at kravene til om ytterligere utstyr som kjebler og varsel trekant ikke har vært en del av høringen. Vi anser også at det utstyret som er foreslått oppfyller minimumskravene til sikkerhet. Vi legger imidlertid til at forskriften ikke er i veien for at slikt ekstrautstyr kan tas med i kjøretøyet hvis det er ønskelig.

12.4.5 § 5-11 nr. 4 bokstav e – gul varsel lampe (forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav e)

Følgebil.no foreslår at det skal kreves minst *to* gule varsel lamper som gir 360 graders gult, blinkende lys, og at dersom kjøretøyet kun har to slike lamper, bør det stilles samme krav til monteringshøyde som for skilt. **Statens vegvesen Region midt** mener bestemmelsen bør uttrykke at vogntog og ledsagerkjøretøy skal være merket i henhold til § 3-4.

Det gis ingen begrunnelse for *hvorfor* Følgebil.no ønsker et krav om flere varsellamper, men det er en rimelig antakelse at det skyldes et ønske om økt synlighet. Forslag til § 5-10 nr. 2 bokstav e (ny § 5-11 nr. 4 bokstav e) er kun en videreføring av gjeldende vedlegg 2 pkt. 3 bokstav b tredje kulepunkt, og er ikke foreslått endret. Nærmere krav til slike lamper er gitt i kjøretøyforskriften § 28-3 nr. 3. Også her fremgår det at det kreves synlighet til alle sider, det vil si i 360 grader. Vegdirektoratet anser at dagens krav er gode nok. Så lenge monterte(e) lykt(er) gir synlighet i alle retninger er det ikke behov for å spesifisere antall varsellamper ytterligere.

Henvisningen til § 3-4 er gitt ble foreslått gitt i § 5-10 nr. 2 bokstav f. Forskjellen fra gjeldende bestemmelse i vedlegg 2 nr. 3 er at det ikke vises til «bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4», men til «bestemmelsene i denne forskrift». Som beskrevet i neste punkt har Vegdirektoratet besluttet å fjerne denne henvisningen fra ny § 5-11.

12.4.6 Merking av utstikkende gods og skilt med «lang/bred last» (forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav f)

Forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav f viste til at merking av utstikkende gods og skilt på vogntog og ledsagerkjøretøy skal være i samsvar med bestemmelsene i denne forskrift. Dette er en videreføring av ordlyden i vedlegg 2 til bruksforskriften. Denne bestemmelsen viser til at merking av utstikkende gods og skilt på vogntog og ledsagerkjøretøy skal være i samsvar med bestemmelsene i forskrift om bruk av kjøretøy § 3-4. Henvisningen var gjort av hensyn til god informasjon ettersom regelverket var oppdelt og fragmentert. I den nye forskriftsteksten er disse reglene samlet i kapittel 5. Det vil derfor ikke være nødvendig å gjenta at også de andre reglene i forskriften gjelder for lang og bred last. Ved å ta ut denne bestemmelsen gjøres det ikke en materiell endring. Reglene gjelder som før, de blir bare ikke gjentatt i samme forskrift. Reglene som følger under i ny § 5-11 nr. 4 flyttes således opp en bokstav.

12.4.7 § 5-11 nr. 4 bokstav g og h – behov for å kontakte politiet (forslagets § 5-10 nr. 2 bokstav h og i)

12.4.7.1 Innslagspunkt for krav om at politiet kontaktes

NLF mener det først bør være behov for å kontakte politiet når transportens bredde overstiger 4 meter og bredden overstiger 30 meter med mindre særlige forhold tilsier noe annet, og at dette i så fall kan fremgå av dispensasjonen, og at punktet om at alle berørte politidistrikter i så fall kan utgå. Også **Forsvaret Hæren** mener at det kan spesifiseres i dispensasjonen om det skal være behov for å kontakte politiet for ledsagelse.

Oslo Politidistrikt understreker viktigheten av at politiet kan få vurdere om de på grunn av forholdene eller transportens størrelse må lede eller overvåke transporten.

Vegdirektoratet viser til at politiet har rett til å vurdere om de ønsker å ledsage transporten. Vi verken kan eller ønsker å frata dem denne retten. Transportøren må ta kontakt med politiet og høre deres vurdering av strekningen de skal benytte.

12.4.7.2 Krav om at alle politidistrikter kontaktes

Oslo politidistrikt kan ikke se behov for at transportørene skal varsle alle berørte politidistrikter for avtale om politiledsaging, fordi politiet selv kan foreta slik varslings dersom de vurderer å ledsage transporten. Instansen mener transportørene ikke bør pålegges å

kontakte alle politidistrikter når det kun er nødvendig med politibistand på deler av ruten, men at dette forutsetter at politiet finner et hensiktsmessig system for loggføring.

MEF mener det bør være forutsigbart om politiet eller Statens vegvesen vil kreve at de skal ledsage transporten og hva kostnadene forbundet med slik ledsagelse eventuelt vil bli. Instansen mener derfor at det må utarbeides klare retningslinjer for når Statens vegvesen og politiet skal delta og en fast sats for slik deltagelse.

Vegdirektoratet er enig i Oslo politidistrikts merknad om at det ikke er behov for å kreve at transportøren kontakter *alle* politidistrikter for å avtale politiledsaging. Vi endrer derfor forskriftsteksten til: «*Transportøren plikter å sørge for at alle berørte politidistrikt er informert om transporten*». Ved en slik ordlyd kreves det ikke at transportøren selv må ta kontakt med hvert enkelt politidistrikt, men at transportøren og politiet sammen kan bli enige om hvordan beskjednen kommer frem til rette mottakere. Det er likevel viktig å presisere at det er transportørens ansvar å klargjøre hvem som skal gjennomføre den videre kontakten med andre politidistrikt.

MEF ønsker mer forutsigbarhet ved ledsaging. Vegdirektoratet viser til at vegene i Norge er svært forskjellige. Det vil være helt forskjellige hensyn å ta ved ledsaging langs E6 og ledsaging opp en bratt, smal og kronglete veg. Ved krav om ledsaging skal lokalt politi vurdere strekningen og komme frem til en god løsning basert på deres skjønn. Det er likevel slik at Statens vegvesen normalt følger tunge transporten når disse krever følge over bruer. Når det er behov for stenging av veg eller lignende eller dirigering av trafikk vil som regel politiet gjennomføre ledsagingen.

Vegdirektoratet antar at MEF sin kommentar ikke egentlig knytter seg til ledsagelse slik gjeldende vedlegg 2 pkt. 3 og forslaget § 5-10 nr. 2 (ny § 5-11 nr. 2) omhandler, men om følge av tunge transporten ved brukryssinger. Ved ledsagelse på grunn av transportens dimensjoner er Statens vegvesens rolle begrenset til en eventuell innvilgelse av dispensasjon. Transportøren er selv ansvarlig for å sørge for ledsagelse. Transportørens skal også kontakte politiet slik at de kan avgjøre om de ønsker å lede eller overvåke transporten. Dette forholdet er nærmere omtalt under kommentarene til § 5-9. Vi bemerker imidlertid at når svært tunge transporten må ha følge over bruer, jf. gjeldende § 5-6 nr. 2 tredje ledd og ny § 5-9 nr. 1, kreves det at *enten* politiet eller Statens vegvesen følger transporten. Her ser vi at transportøren kan ha et behov for å få avklart om politiet, Statens vegvesen eller begge etater skal være til stede ved brupasseringen. Som beskrevet i pkt. 10.1, har det også vært diskutert hvilken rolle de to etatene skal ha ved brupasseringene. Statens vegvesen tilstedeværelse er først og fremst knyttet til behovet for å styre *transporten* på en slik måte at den ikke belaster bruene mer enn de tåler med hensyn til blant annet plassering i vegbanen, mens politiets rolle er å sørge for at sentrisk kjøring etc. ikke kommer i konflikt med *andre trafikanter*. Årsaken til at både Statens vegvesen og politiet er nevnt i bestemmelsen skyldes antakelig at transportene ofte *både* er omfangsrike *og* tunge, og at det derfor er behov for begge etater. Dette kommer imidlertid ikke klart til uttrykk verken i gjeldende eller foreslått forskriftstekst, som tatt rent bokstavelig gir transportøren mulighet til å velge om politiet eller Statens vegvesen skal følge transporten.

Vegdirektoratet kan ikke se at vi har anledning til å endre forskriftsteksten uten at det først gjennomføres en egen høring, som *eventuelt* kan resultere i en endring av regelen. Hvilke regelendringer som eventuelt skal foreslås må dessuten vurderes i samråd med politiet.

Vegtrafikkloven § 40 b er hovedregelen for utlegg ved ledsaging. Bestemmelsen sier at transportutøver «*kan pålegges å dekke de utgifter vedkommende myndighet har hatt til slik medvirkning*». Statens vegvesens regioner har standardiserte priser både for antall kilometer kjørt, ventetid, særdeles tidkrevende transportert og en minstepris. Kostnader til bommer og ferger kommer i tillegg. Det er i dag under vurdering om prisene skal justeres. Vi anbefaler derfor interesserte å ta kontakt med relevant region for nærmere opplysning om pris for ledsagelse.

Vegdirektoratet ser at de foreslåtte bestemmelsene i forslaget bokstav h og i (ny g og h) av logiske grunner bør bytte plass. Oppbyggingen av regelen er mer forståelig hvis transportøren først må ta kontakt med politiet, og så gjør politiet sin vurdering.

12.5 Forskriftstekst

Etter endringene vist til overfor vil § 5-11 lyde:

§ 5-11 Ytterligere krav ved kjøring i henhold til §§ 5-6 til 5-10

1. Når lengden er mer enn 2,00 meter over det som er tillatt etter § 5-4 eller veglister i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a eller bredden over 2,60 meter, gjelder følgende krav:
 - a. Kjøringen må ikke foregå fredag mellom kl. 1500-2400, eller fra kl. 0600 lørdag eller hverdag før helligdag eller offentlig høytidsdag til kl. 24.00 søndag, helligdag eller offentlig helligdag. Kjøring kan likevel foretas frem til kl. 1500 dagen før 1. mai, 17. mai og Kristi Himmelfartsdag. Politiet kan i særlige tilfelle gjøre unntak fra disse bestemmelsene. Unntakene må være skriftlige.
 - b. Kjøringen må ikke foregå på sted med stor rushtrafikk mellom kl. 0700-0900 eller mellom kl. 1500-1800.
 - c. Kjøringen skal fortrinnsvis foregå i dagslys. I særlige tilfelle kan politiet påby kjøring i annet tidsrom. Påbudene må være skriftlige.
 - d. Motorvogn eller vogntog skal være utstyrt med minst en varsellykt som angir blinkende gult lys til alle sider når bredden er over 2,60 meter.
2. Det kreves ledsagelse dersom kjøringen skjer med
 - a. lengde mer enn 6,00 mer enn tillatt etter § 5-4 eller veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a og i veglister for fylkes- og kommunale veger, og alltid når lengden er over 23,50 meter
 - b. større bredde enn 3,00 meter, eller
 - c. lengde over 20,00 meter og følgende sporingskrav ikke er oppfylt: transporten skal kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.
3. Ved kjøring med mobilkran, betongpumpebil og liftbil kreves ledsagelse dersom
 - a. bredden er over 3,00 meter
 - b. bredden er over 2,75 meter og lengden er over 16,00 meter
 - c. lengden er over 18,00 meter uavhengig av bredde
4. Når det etter denne paragraf nr. 2 eller 3 kreves ledsagelse, gjelder følgende:
 - a. Antall ledsagerkjøretøy fastsettes ved utstedelse av dispensasjon. Dersom kjøringen skjer uten dispensasjon skal transporten følges av ett ledsagerkjøretøy.
 - b. Transportøren må skaffe til veie ledsagerkjøretøy. Ledsagerkjøretøyet skal være bil med tillatt totalvekt ikke over 4 500 kg.

- c. Transportøren plikter å holde sambandsutstyr egnet for formålet for alle kjøretøy som deltar i transporten.
- d. Ledsagerkjøretøy skal være utstyrt med førstehjelpsutstyr, brannslukker, lykt, stoppspak og vernevest egnet for formålet.
- e. Vognvogt og ledsagerkjøretøy skal være utstyrt med minst en varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider.
- f. Ledsagerkjøretøy tillates ikke brukt med tilhenger tilkople.
- g. Transportøren plikter å sørge for at alle berørte politidistrikter er informert om transporten.
- h. Politiet skal vurdere om det på grunn av transportens størrelse, trafikkforholdene eller andre forhold på vegruten skal overvåke eller lede transporten.

13. § 5-12 Kolonnekjøring (forslagets § 5-11)

Bestemmelsen er i hovedsak en videreføring av dagens § 5-8, med enkelte endringer som følge av forskriftsfesting av gjeldende praksis på området.

13.1 Bestemmelsens utforming

Statens vegvesen Region vest mener bestemmelsens overskrift bør være «Kolonnekjøring med langt eller bredt gods». Regionen mener også at dersom det ikke skal forekomme kolonner med tunge transporter, bør dette fremgå direkte av bestemmelsen.

Vegdirektoratet er enige med Region vest om at det bør fremkomme av bestemmelsen at det ikke er adgang til å kjøre i kolonne med vektorer som overskrider det som er tillatt etter § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Dette især siden vi i forslag til forskriftstekst ikke presiserer i overskriften at bestemmelsen gjelder transport av langt og/eller bredt gods. Årsaken til denne endringen er som det drøftes i høringsnotatet at det også skal være mulig å kjøre i kolonne med motorredskap som ikke overstiger største tillatte vektorer etter forslaget etter § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Det samme gjelder mobilkran, betongpumpebil og liftbil dersom disse ikke overstiger de samme vektene. Vi anser derfor at det er litt misvisende å uttale i bestemmelsens overskrift at den kun gjelder transport av gods.

For at forskriftsteksten skal gi helt klart uttrykk for at kolonnekjøring ikke tillates med større vektorer enn hva som er tillatt for vegen, men samtidig ikke begrense slik kjøring til transport av gods, er det nødvendig å omstrukturere bestemmelsen. Bestemmelsen er samtidig gjort mer oversiktlig. Hele bestemmelsen etter endringer, vises etter at innspillene på de resterende punktene i bestemmelsen er vurdert.

13.2 Politiledsagelse, antall kjøretøy i kolonnen og krav om skriftlige unntak

13.2.1 Instansenes kommentarer

Oslo politidistrikt bemerker at politiets adgang til å gjøre unntak fra bestemmelsene om antall kjøretøy i kolonnen anses ivaretatt i forslaget § 5-11 (ny § 5-12 bokstav a). Instansen påpeker at det i Oslo kan være aktuelt med kolonner på mer enn 3 kjøretøy på tider av døgnet hvor annen trafikk er lav. Det kan også være aktuelt å vurdere flere kolonner per time, også før kl. 22.00 på grunn av planlagte stengninger på hovedvegnettet. Også *NLF* mener at dersom en kolonne skal ha politifølge, må politiet kunne avgjøre hvor mange motorvogner/vognvogt som

kan være med i kolonnen. Instansen kan godta begrensningen i antall kjøretøy når politiet *ikke* følger kolonnen og kravet om avstand mellom kolonnene reduseres til 15 – 30 minutter.

Oslo politidistrikt ber videre om at bestemmelsen tilføyes at krav om tillatelse fra politiet, både med hensyn til antall kjøretøy i kolonnen og tidspunkt for kjøring, kun kreves skriftlig når politiet *ikke* følger kolonnen.

Statens vegvesen Region midt spør hvilke systemer politiet har for å følge opp et krav om skriftlighet.

Statens vegvesen Region vest mener videre at det bør kreves radiosamband også når politiet følger kolonnen.

13.2.2 Vegdirektoratets vurderinger

Vegdirektoratet viser til at bestemmelsen i bokstav a kun er knyttet til tidspunkt for kjøring. Det er derfor åpnet for at politiet kan gjøre unntak fra tidspunktet kolonnekjøring skal skje. Vegdirektoratet er likevel helt enige i at politiet har myndighet til regulering av trafikken etter vegtrafikkloven § 9. Denne myndigheten går mye lenger enn hva bruksforskriften ny § 5-12 (forslagets § 5-11) gjør. Hvis politiet velger å utøve politimyndighet etter vegtrafikkloven § 9 er også vi enige i at det ikke er nødvendig med et ytterligere krav om at slik tillatelse skal være skriftlig. Formålet med å gjøre unntak skriftlige er at det ved en kontroll vil være mulig å dokumentere at slikt unntak er innvilget og eventuelt på hvilke vilkår. Hvis transporten følges av politiet vil det være synlig for alle andre kontrollører langs veg at tillatelse er gitt av politiet.

Når det gjelder politiets adgang til å gjøre andre unntak enn for kjøring utenom det forskriftsfestede tidsrommet, bemerker Vegdirektoratet at så lenge politiet *følger* kolonnen, kan de gjennom vegtrafikkloven § 9 som beskrevet ovenfor også bestemme *hvordan* kolonnekjøringen skal gjennomføres, både med hensyn til antall kjøretøy og mellomrom mellom kolonner. Dersom politiet går så langt som å stenge vegen for å gjennomføre kolonnen, vil de også ha adgang til å regulere hvordan kolonnekjøringen på den stengte vegen skal gjennomføres. Dette gjelder både antall kjøretøy i kolonnen og eventuell avstand mellom kolonnene. For de tilfellene at politiet *ikke* følger kolonnen, gir ikke ny § 5-12 bokstav a politiet adgang til å gjøre unntak for annet enn tidspunktet. Det samme gjelder dersom politiet følger kolonnen eller stenger vegen bare på deler av strekningen. Når politiet ikke lenger følger kolonnen, eller den beveger seg over på veg som ikke er stengt, kan politiet kun gjøre unntak for tidspunktet. Antall kjøretøy i kolonnen og avstand mellom kolonnene skal være i henhold til ny § 5-12 (forslagets § 5-11). Statens vegvesen Region øst og Vegdirektoratet kan gjøre unntak dersom særlig tungtveiende omstendigheter gjør seg gjeldende.

Kravet om en times mellomrom mellom kolonner er en forskriftsfesting av gjeldende praksis etter rundskriv 93/24. Det er ikke foreslått å redusere dette kravet. Bakgrunnen for kravet om avstand mellom kolonner er å unngå at kolonnene skaper for store forstyrrelser i trafikkavviklingen. Det samme gjelder antall kjøretøy i kolonnen. Vegdirektoratet har ikke utredet de trafiksikkerhets- og trafikkavviklingsmessige konsekvensene av å lempe på disse kravene. Vi kan derfor ikke vedta andre krav enn de som har vært på høring.

Unntaket fra kravet til samband når politiet følger kolonnen er en ren videreføring av gjeldende krav. Vegdirektoratet kan ikke vedta en skjerpning av kravet til radiosamband uten at dette har vært på høring.

Til Region midt sitt spørsmål om hvilke systemer politiet har for å følge opp et krav om skriftlighet viser vi til behandlingen av spørsmålet under punkt 12.2.1.

13.3 Kolonnekjøring med husmoduler

Håkons Følgebil Assistanse synes kolonnekjøring med husmoduler med bredde mellom 4,00 og 4,20 meter bør være tillatt med tilstrekkelig merking og ledsagere og politi. **Treindustrien** og **Moelven** mener det bør åpnes for kolonne også over 4,0 meter bredde, og at politiet i det enkelte tilfellet må kunne vurdere kolonnens størrelse med utgangspunkt i transportens karakter og den aktuelle vegstrekningens beskaffenhet.

Håkons Følgebil Assistanse, Treindustrien og Moelven viser til et Rundskriv NA 93/24 (det såkalte «OL-skrivet»), som ikke tillater kolonnekjøring med husmoduler med en viss bredde. Når det nytt kapittel 5 om vektorer og dimensjoner trer i kraft vil dette rundskrivet falle bort. Da vil reglene i forskriften være de som gjeldende. Det vil da i utgangspunktet være tillatt for husmoduler med bredde mellom 4,00 og 4,20 m å kjøre i kolonne. Dette er likevel ikke til hinder for at dispensasjonsmyndigheten setter som vilkår i dispensasjonen at transporten ikke tillates gjennomført i kolonne, dersom et slikt vilkår anses som nødvendig for å unngå at transporten forstyrrer den øvrige trafikkavviklingen.

13.4 Krav om kjøring mellom 22.00 og 06.00

Forsvaret Hæren er kritiske til kravet om at kolonnekjøring kun skal foregå mellom 22.00 og 06.00, og at det kreves tillatelse fra politiet for å kjøre på annet tidspunkt. Instansen påpeker at Forsvaret har fått tillatelse til å gjennomføre slike transporter til alle døgnets tider over hele landet, og at slike transporter ikke er problematiske å gjennomføre i praksis. Instansen mener derfor at bestemmelsen den innledende teksten i paragrafen bør tilføyes at «For transporter som krever dispensasjon, kan utsteder av dispensasjonen kreve at transportøren avtaler tid for transport med politiet».

Treindustrien og Moelven vil gjerne ha vurdert nødvendigheten av at bred transport i kolonne utelukkende skal behøve å foregå om natten. De har merket seg at slike transporter foregår på dagtid i Sverige.

Årsaken til at kolonnekjøring kun tillates mellom 22.00 og 06.00 er at slike transporter kan forårsake store forstyrrelser i trafikkbildet. Ved å begrense kolonnekjøring til tidsrommet med færrest trafikanter på vegene, minimeres konsekvensene for den øvrige trafikkavviklingen. Forslaget innebærer ingen endring i forbudet mot å utføre kolonnekjøring til andre tider enn mellom 22.00 og 06.00. Vegdirektoratet har ikke vurdert å endre disse reglene. En slik endring krever en nærmere utredning, spesielt for konsekvensene dette får for annen trafikkavvikling. Det er videre åpnet for at politiet kan innvilge unntak fra tidspunktet. Det vil være opp til politiet å vurdere om vegen og trafikkbildet tilsier at slik trafikk likevel kan gjøres på et annet tidspunkt.

Forsvaret Hæren er en viktig samfunnsinstitusjon som i enkelte sammenhenger kan ha behov for å få dispensasjon fra gjeldende regelverk som ikke private aktører kan påberope seg. Det kan derfor i større grad enn for andre transporter rettferdiggjøres å tillate kjøring som kan

medføre forstyrrelser i trafikkbildet. Dette gjenspeiles i forslag til endring av § 6-2 hvor Forsvarets transportert i høringsnotatet nevnes som eksempel på transportert hvor særlig tungtveiende hensyn taler for å gi videre dispensasjoner eller dispensasjoner på andre vilkår enn hva kapittel 5 selv gir hjemmel til. Vegdirektoratet anser derfor at det kan foreligge gode grunner til at Forsvaret Hæren har fått lov til å gjennomføre slike transportert til andre tidspunkt enn det bestemmelsen viser til. At forsvarert transportert tillates å kjøre i kolonne på dagtid, taler dermed ikke i seg selv for at *andre* transportert skal ha den samme adgangen.

13.5 Skilt «kolonne»

Forsvaret Hæren mener det bør sies konkret hvilken dato og årstall tidligere godkjente skilt gjelder til.

NLF mener det ikke er nødvendig med varselskilt «Kolonne» for 3 motorvogner eller vogntog.

Vegdirektoratet bemerker at reglene om at tidligere godkjente skilt gjelder inntil videre, er en videreføring av reglene som gjelder i dag. Det er ikke foreslått å endre disse i høringen.

Vi viser også til at det kun tillates tre kjøretøy i kolonne. Det vil derfor ikke være nødvendig med en regel som krever kolonneskilt kun ved flere enn tre kjøretøy. Vegdirektoratet viser også til at det er et redusert krav til varsling for kolonnekjøring ved at det ikke kreves varsling for hvert enkelt kjøretøy. Det vil derfor være viktig at den varslingen som gjøres gir god informasjon til andre trafikanter selv ved kun tre kjøretøy i en kolonne.

13.6 Ny forskriftstekst for § 5-12 Kolonnekjøring

§ 5-12 Kolonnekjøring

Når aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a, tillates transportert som krever ledsagelse etter § 5-11 nr. 2 og 3 kjørt i kolonne. Kjøringen skal foregå på følgende vilkår:

- a. Det tillates inntil 3 motorvogner eller vogntog i kolonne, ikke inkludert ledsagerkjøretøy
- b. Dersom det er nødvendig med flere kolonner, skal det minimum være en time mellom hver kolonne
- c. Kolonnekjøring er tillatt mellom kl. 2200 og 0600. Politiet kan i særlige tilfeller gi tillatelse til kolonnekjøring utenfor dette tidsrommet. Unntakene skal være skriftlige.
- d. Kolonnen skal ha ledsagerkjøretøy foran og bak. Ledsagerkjøretøy skal ha gul varsellykt som gir gult blinkende lys til alle sider, varselskilt som fastsatt i § 3-4 nr. 6 og varselskilt «kolonne». Dette skiltet skal ha samme utforming som varselskilt i henhold til § 3-4 nr. 6. Skilt som er utformet etter tidligere bestemmelser, kan benyttes inntil videre.
- e. Når transportert ikke følges av politiet, skal alle kjøretøy i kolonnen, medregnet ledsagerkjøretøy, ha internt radiosamband.
- f. En kolonneleder skal sørge for å slippe frem andre kjørende så snart forholdene tillater det.

14. § 5-13 Bruk av bergingsbil

Denne bestemmelsen er en ren videreføring av dagens § 5-10, dog med et par rent redaksjonelle endringer. Vegdirektoratet har likevel mottatt flere kommentarer som berører denne bestemmelsen.

14.1 § 5-13 nr. 1

Statens vegvesen Region midt stiller flere spørsmål til bestemmelsen. Regionen spør for det første hva som vil være å anse som «nærmeste sikre omlastingsplass». Deretter spør de om hva om er forskjellen mellom «nærmeste verksted som kan utbedre feilen» og «reparasjonssted», og påpeker at mange kjøretøy i dag er avhengige av å bli reparert på merkeverksted.

Vegdirektoratet viser til at sikker omlastingsplass er den nærmeste plassen til havaristedet hvor det er anledning til å stanse for å klargjøre havaristen for videre berging til bestemmelsesstedet. Kjørestrekningen fra havaristedet til omlastingsplass skal være så kort som mulig og er ikke underlagt de generelle krav til vekt, dimensjoner og merking.

Sikker omlastingsplass kan være et offentlig eller privat område hvor det kan være nødvendig å avklare tillatelse fra grunneier i forhold til kortvarig parkering av kjøretøy.

Ved vurdering av hva som er nærmeste verksted til havaristedet er merketilhørighet ikke relevant. Dersom det er ønskelig å benytte et verksted som ikke er blant de nærmeste til havaristedet må det søkes om dispensasjon for videre transport dersom de generelle bestemmelsene i gjeldende vedlegg 1 og ny § 5-4 overstiges. Regelen i forslagets § 5-13 nr. 1 er en videreføring av dagens regelverk og er ikke foreslått endret.

14.2 § 5-13 nr. 2 og 3 – berging av vogntog, semitrailervogntog og leddbuss

14.2.1 Instansenes kommentarer

Oslo politidistrikt mener det bør være adgang til å foreta forflytning av hele vogntog på strekninger hvor det tillates berging av leddbuss og modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter, og at berging da bør kunne skje helt frem til aktuelt verksted. Instansen mener også at det må skilles mellom bruk av brille/klør og staging med egen fører for havaristen, hvor sistnevnte ikke bør defineres som «berging» da kjøretøyene styrer separat som to individuelle kjøretøy. Dette gjelder særlig for leddbuss som kan bli over 30 meter ved staging. Også *NLF* påpeker at ved staging kan leddbuss bli opptil 35 meter og vil kreve dispensasjon, noe de mener er unødvendig. Begge instansene peker på at praksis fra Statens vegvesen sin side er varierende i disse tilfellene.

14.2.2 Vegdirektoratets kommentarer

Vi viser til at reglene i § 5-13 nr. 2 og 3 er en videreføring av dagens regelverk. Forslaget om å ikke anse berging med stag som berging etter forskriften, og dermed unnta slike berginger fra kravet om dispensasjon når lengden overskrider 31 meter, innebærer en større endring gjeldende regelverk. Konsekvensene av denne endringen må utredes nærmere før forslaget eventuelt sendes på høring. Det samme gjelder forslaget om å tillate berging av hele vogntog på vegnett som er åpnet for større vogntoglengder enn 19,50 meter.

14.3 Forskriftstekst

5-13 Bruk av bergingsbil

1. For berging av havarert kjøretøy fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass kan bergingsbil på vilkår nevnt i denne paragraf overskride det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Om nødvendig kan havarert kjøretøy transporteres videre til nærmeste verksted som kan utbedre feilen. For transport til reparasjonssted må det søkes dispensasjon.
2. Følgende gjelder for tillatt overskridelse av aksel- og boggilastene:
 - a. Generelt
 1. Største fart skal ikke være over 60 km/t ved berging av havarert kjøretøy når bergingsbilens aksellast blir enten mer enn 2 tonn eller dens boggiaksellast blir mer enn 4 tonn over det som er tillatt etter § 5-4 nr. 1.
 2. Ved berging av vogntog må tilhengeren kobles fra trekkvognen.
 3. Minst 20 % av bergingsbilens aktuelle totalvekt må hvile på styrende hjul.
 4. Tillatelse til overskridelse gjelder ikke på veg eller bru hvor skiltet vektbegrensning er innført.
 5. Under transport etter denne paragraf skal bergingsbilen ha minst én varsellykt som gir blinkende gult lys som er synlig til alle sider.
 - b. Tillatt aksellast på veg, inkl. bru:

Aksel/akselkombinasjon	Tonn			
	Bk10	BkT8	Bk8	Bk6
Aksellast	16	11	11	8
Boggilast	24	18	16	12
Trippelboggilast	30	24	21	16

- c. Tillatt aksellast dersom hastigheten begrenses til 15 km/t ved brupassering:

Aksel/akselkombinasjon	Tonn			
	Bk10	BkT8	Bk8	Bk6
Aksellast	19	13	13	10
Boggilast	27	20	18	14
Trippelboggilast	33	26	23	18

3. Største tillatte lengde ved berging av havarert kjøretøy:

Motorvogn, unntatt buss	25,00 meter
Tilhenger, unntatt semitrailer	25,00 meter
Buss	28,00 meter
Leddbuss og semitrailer	31,00 meter

Lengde over 20,00 meter skal merkes «lang transport». Ved lengde over 25,00 meter skal det benyttes ledsagerkjøretøy merket i samsvar med bestemmelsene i § 3-4.

4. Uten hensyn til bestemmelsene i denne paragraf om største tillatte lengde, laster eller om frakobling av tilhenger kan motorvogn eller vogntog som er til hinder for annen trafikk, flyttes til nærmeste sikre omlastingsplass ved hjelp av bergingsbilen. Dette gjelder likevel ikke for veger i veggruppe IKKE.

5. Når bredden på transporten er over 3,00 meter eller transporten er slik at den krever mer enn ett kjørefelt, gjelder følgende:
 - a. Transporten skal følges av minst ett ledsagerkjøretøy som skal være utstyrt med minst én varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider.
 - b. Merking av utstikkende gods og bruk av skilt på bergingsbil og bruk av skilt på bergingsbil og ledsagerkjøretøy skal være i samsvar med bestemmelsene i § 3-4.

15. Forslagets § 5-12 Tom bestemmelse

Forslag til revidert kapittel 5 inneholdt et tomt paragrafnummer, tiltenkt en egen bestemmelse om bruk av brøytebil mv. Planen var å gjennomføre en separat høring om tilføyelsen av en slik bestemmelse i løpet av 2012. Det har imidlertid vist seg at også problemstillingene som berører bruk av brøyteutstyr også berører en rekke andre typer utstyr og kjøretøy som benyttes til drift og vedlikehold av veg. Vegdirektoratet anser det derfor at bestemmelsen bør gis en videre utforming som omfatter alt utstyr som brukes til drift og vedlikehold av offentlig veg. Hvilket innhold denne bestemmelsen skal ha, må utredes nærmere. Ettersom det per nå ikke er gjennomført en slik høring, og det heller ikke er klart om og å så fall når en høring om bruk av brøytebil og annet utstyr for vegvedlikehold vil gjennomføres, fjernes den tomme bestemmelsen fra den endelige forskriftsteksten. Paragrafnummereringen justeres tilsvarende. Dersom det på sikt gjennomføres en høring om brøytebil etc., vil den nye bestemmelsen få nummer 5-13a.

16. § 5-14 Vinteraksellast, teleløsning m.m. (forslagets § 5-7)

Bestemmelsen er til dels en videreføring av gjeldende § 5-5 og til dels en forskriftsfesting av gjeldende praksis på området. Forslaget innebærer blant annet at dagens praksis med å gi dispensasjoner fra teleløsningsrestriksjoner forskriftsfestes, både med hensyn til hvem som er dispensasjonsmyndighet og hva det kan gis dispensasjon for.

16.1 Bestemmelsens plassering

I forslag til revidert kapittel 5 var bestemmelsen om vinteraksellast, teleløsning m.m. plassert i § 5-7. Vegdirektoratet ser i etterkant at dette ikke er en hensiktsmessig plassering av bestemmelsen. Dette skyldes både at det er systematisk sammenheng mellom forslagets §§ 5-6, 5-8 og 5-9, og at bestemmelsen om vinteraksellast og teleløsning innholds- og hjemmelsmessig skiller seg fra de øvrige bestemmelsene i kapittel 5. Det siste forholdet blir nærmere beskrevet i det følgende. Vi anser derfor at bestemmelsen vinteraksellast, teleløsning m.m. bør innplasseres som nest siste bestemmelse i kapittel 5, kun etterfulgt av bestemmelsen om dispensasjonsmyndighet. Bestemmelsen vil derfor få paragrafnummer 5-14.

16.2 § 5-14 nr. 1 Vinteraksellast (forslagets § 5-7 nr. 1)

Forslagets bestemmelse om vinteraksellast er en ren videreføring av gjeldende § 5-5 nr. 1. Adgangen til å innføre vinteraksellast er gitt direkte i selve bestemmelsen. Vegeier avgjør om det skal fastsettes vinteraksellast for den konkrete vegstrekningen, som i så fall angis i veglistene som del av den ordinære fastsettelsen av vegens bruksklasse. Bestemmelsen i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 er altså en spesialregel som tillater å fravike normen om at en veg kun skal ha én bruksklasse. Vegeiers myndighet til å bestemme at det skal være vinteraksellast på sine veger, følger av veglova § 9 på samme måte som alminnelig fastsettelse av bruksklasse.

Bestemmelsen angir kun at det er adgang til å kjøre med høyere aksellast på frossen veg. Etter notat datert 19. november 2013 presiseres det at gjeldende § 5-5 nr. 1 må tolkes utvidende til også å gi adgang til å tillate høyere totalvekt.

16.3 § 5-14 nr. 2 til 6 – nedsatt aksellast grunnet teleløsning og annet – nærmere om systematikken i regelverket

16.3.1 Innledende kommentarer

Høringsnotatet ga en kortfattet beskrivelse av tidligere regelverk, gjeldende praksis og forslag til ny bestemmelse om rammene for lokal forskrift om nedsatt aksellast i teleløsningsperioden og adgangen til å gjøre unntak fra slik forskrift. Vegdirektoratet er imidlertid bekymret for at enkelte sentrale poenger ikke kom tydelig nok frem i denne fremstillingen. Vi har heller ikke mottatt noen kommentarer fra de kommunene vi antar at blir berørt av denne forskriftsendringen.

Vi vil derfor i det følgende gi en gjennomgang av systematikken i regelverket, både hva gjelder rekkevidden av vegeiers forskriftsmyndighet og mulighetene for å gjøre unntak fra lokal forskrift om nedsatt aksellast.

16.3.2 Metoder for nedsettelse av tillatt aksellast

Innledningsvis påpeker Vegdirektoratet at det finnes flere metoder for å midlertidig sette ned tillatt aksellast. Vegeier har tre muligheter:

- Rene skiltvedtak med hjemmel i skiltforskriften
- Lokal forskrift om nedsatt bruksklasse
- Lokal forskrift om nedsatt aksellast med hjemmel i vegtrafikkloven § 7 annet ledd, med de begrensninger som følger av forskrift om bruk av kjøretøy § 5-14 nr. 2

16.3.1.1 Rene skiltvedtak

Rene skiltvedtak fattes av skiltmyndigheten som angitt i skiltforskriften § 28 første ledd. Skiltvedtak er bundet i form og innhold av Håndbok 050. Etter denne er det ikke adgang til å gjøre unntak fra skilt 320 Aksellastgrense og 322 Boggilastgrense, verken i skiltvedtaket eller ved bruk av underskilt. Det er heller ikke adgang til å gi dispensasjoner fra skiltet. Er skiltvedtak fattet og skiltet satt opp, gjelder det altså for alle transportere på strekningen, uavhengig av formål, typen gods som transporteres og transportens samfunnsmessige betydning. Skiltet bør dermed ikke benyttes til å sette ned tillatt aksellast i teleløsningsperioden. Unntaket vil være der vegens tilstand er så dårlig at *ingen* transportere bør passere med større aksellast enn angitt på skiltet. Det samme gjelder for øvrig også når tillatt aksellast skiltes ned av andre grunner enn teleløsning og lignende – dersom det har oppstått skade på vegen eller det ligger en svært dårlig bru på strekningen, er det selvsagt anledning til å benytte skilt 320 og 322.

Det må for øvrig skilles mellom skiltvedtak for å angi nedsatt aksellast i teleløsningsperioden, og skilting i andre tilfeller. Tillatt aksellast kan skiltes ned til 4 tonn av andre grunner, som for eksempel en dårlig bru eller skade på vegen, men da kan det heller ikke gjøres noen form for unntak. På veger som normalt tåler for eksempel 8 tonn, kan man derimot ikke sette ned tillatt aksellast til mindre enn 6 tonn.

16.3.1.2 Lokal forskrift om nedsatt bruksklasse

Alternativt kan det gis en lokal forskrift om nedsatt bruksklasse i teleløsningsperioden. Slik forskrift gis med hjemmel i veglova § 9. Lokal forskrift om nedsatt bruksklasse vil gjelde for alle kommunale veger i kommunen i bruksklassen forskriften omhandler. En lokal forskrift om nedsatt bruksklasse fra Bk8 til Bk6 innebærer at *alle* kommunale veger i kommunen som i veglisten er angitt som Bk8, er satt ned til Bk6 så lenge forskriften gjelder.

§ 5-14 nr. 2 til 6 vil ikke komme til anvendelse når det gis lokal forskrift om nedsatt bruksklasse. Her vil de alminnelige bestemmelsene om tillatte vektorer og dimensjoner slik disse fremgår av gjeldende kapittel 5, vedlegg 1 og vedlegg 2 og ny §§ 5-4 og 5-8 til 5-10 vil være styrende for hvilke aksellaster og totalvektorer som tillates og som det kan gis dispensasjon for. Det er imidlertid én viktig forskjell mellom alminnelig gjeldende bruksklasse og bruksklasse gitt i lokal forskrift om nedsatt bruksklasse – det er anledning til å unnta transporter fra forskriften.

Forskriftsmyndigheten kan altså selv unnta transporter direkte i forskriften. Når forskriften først er gitt, kan Statens vegvesen dispensasjonsmyndigheter gjøre unntak etter de alminnelige bestemmelsene om dispensasjon fra største tillatte aksellaster. Dispensasjonsmyndigheten er her begrenset til transport av udelbart gods, bruk av motorredskaper og bruk av mobilkran etc., og til de vektorer som fremgår for den aktuelle bruksklasse etter gjeldende vedlegg 2 og ny §§ 5-8 og 5-9. Dispensasjoner for transport av delbart gods kan bare gis av Statens vegvesen Region øst med hjemmel i gjeldende § 6-2 annet punktum og ny § 5-15 nr. 4, alternativt av Vegdirektoratet dersom det dreier seg om generelle dispensasjoner. Med ikrafttredelsen av revidert kapittel 5 vil slike dispensasjoner kun kunne gis der særlig tungtveiende hensyn gjør seg gjeldende.

Vegdirektoratet vil imidlertid anmode kommunene om å ikke gi lokale forskrifter om nedsatt bruksklasse. For det første reduseres ikke bare tillatt aksellast på strekningen, men også tillatt totalvekt. Dersom en vegstrekning settes ned fra Bk8 til Bk6, reduseres samtidig tillatt totalvekt fra 32 til 28 tonn. Er vegens opprinnelige bruksklasse BkT8, vil tillatt totalvekt i verste fall reduseres fra 50 til 28 tonn. For det andre gjelder forskriften alle kommunale veger med en bestemt bruksklasse i kommunen, ikke bare vegstrekningene hvor det faktisk er behov for å redusere tillatt aksellast. Dette gir dårlig utnyttelse av vegnettet i kommunen. Med mindre kommunen selv gjør utstrakt bruk av adgangen til å gjøre unntak direkte i forskriften, vil en rekke av transportene som har behov for unntak, som for eksempel rutegående persontransport, måtte søke dispensasjoner hos Statens vegvesen. Som beskrevet har regionvegkontorene bare begrenset adgang til å gi slike dispensasjoner. Svært mange dispensasjonssøknader må dermed behandles av Region øst, som etter ny § 5-15 nr. 4 bare kan gjøre unntak dersom særlig tungtveiende hensyn gjøres gjeldende.

16.3.1.3 Lokal forskrift om nedsatt aksellast

Det tredje alternativet er å gi en lokal forskrift om nedsatt aksellast. Slik forskrift gjelder kun for den eller de strekningene som er angitt konkret i den lokale forskriften.

Unntak kan gjøres i tre omganger. For det første kan forskriftsmyndigheten gjøre unntak direkte i den lokale forskriften. Slike unntak er formelt sett ikke underlagt noen begrensninger når det gjelder hvilke transporter forskriften skal gjelde for. Regionvegkontoret kan deretter gjøre de unntak som fremgår av ny § 5-14 nr. 3 og 4, dersom forskriftsmyndigheten ikke har gjort disse unntakene i sin forskrift. Unntak som ikke kan gis av regionvegkontoret gjennom

nr. 3 og 4, kan gjøres av Region øst gjennom nr. 6, men bare dersom særlig tungtveiende hensyn gjør seg gjeldende.

Vegdirektoratet anser denne tilnærmingen for å være den mest gunstige da den best sikrer både hensynet til ivaretagelsen av infrastrukturen og hensynet til næringen i kommunen. Adgangen til å sette ned tillatt aksellast er begrenset til de vegene hvor slik nedsettelse faktisk er nødvendig, og kommunen kan fritt avveie hensynet til vegens bæreevne mot næringens og lokalmiljøets behov på den konkrete vegstrekningen. Vegdirektoratet vil derfor anmode alle kommuner til å benytte denne fremgangsmåten når det er behov for å redusere tillatt aksellast i teleløsningsperioden.

Bestemmelsene i ny § 5-14 nr. 2 til 6 kommer kun til anvendelse når det gis slik lokal forskrift om nedsatt aksellast. Beskrivelsen i det følgende er derfor bare relevant for denne typen forskrifter.

16.3.3 § 5-14 nr. 2 Lokal forskrift om nedsatt aksellast i teleløsningsperioden o.a.

Hjemmelen for å gi forskrift om nedsatt aksellast i teleløsningsperioden, følger ikke av forskrift om bruk av kjøretøy, men av vegtrafikkloven § 7 annet ledd, som uttaler følgende: *Det kan treffes 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. Slikt vedtak treffes for riksveg og fylkesveg av regionvegkontoret og for kommunal veg av kommunen.*

Forslag til forskrift om bruk av kjøretøy ny § 5-14 regulerer dermed verken adgangen til å gi slik forskrift eller hvilke transporter som skal være omfattet eller unntatt fra slik forskrift. Det bestemmelsen derimot regulerer, er hvilke *aksellaster* som kan tillates i slik forskrift. Dette tilsvarer systemet for tillatte aksellaster ellers – vegeier bestemmer hvilken bruksklasse vegen skal plasseres i, men når dette valget er gjort, vil de tillatte aksellastene som følger av gjeldende vedlegg 1 nr. 1 og vedlegg 2 nr. 1 gjelde for henholdsvis normaltransport og spesialtransport. Tilsvarende vil gjelde når det gis lokal forskrift om nedsatt aksellast.

Forskjellen mellom myndighet til å bestemme vegens alminnelige bruksklasse og nedsatt aksellast i teleløsningsperioden med hjemmel i vegtrafikkloven § 7 annet ledd, er at den alminnelige bruksklassen skal gjelde for *alle* transporter, uavhengig av transportens art, formål og samfunnsmessige betydning, mens vedtak om nedsatt aksellast ikke nødvendigvis må omfatte alle transporter.

Selv om det ikke fremgår klart av vtrl § 7 annet ledd at vegeier har adgang til å unnta transporter fra de restriksjoner som vedtas med hjemmel i bestemmelsen, må en slik adgang innfortolkes. For det første ligger det i prinsippet om «fra det mer til det mindre» at dersom vegeier kan gi en forskrift som omfatter *alle* transporter, kan de også gi en forskrift som omfatter et utvalg av transporter.

Dersom vegeier *ikke* har slik adgang, vil dessuten regionvegkontoret måtte gjøre alle unntak. Dette er u hensiktsmessig både fordi vegeier kjenner både vegen og de lokale forholdene og behovene best, og fordi regionvegkontoret ellers må fatte vedtak hver gang det skal unntas en transport eller gruppe transporter, noe som vil medføre en svært stor arbeidsbelastning og unødvendig «byråkrati». Vegeier står som utgangspunkt fritt til å avgjøre hvilke transporter som skal og ikke skal være omfattet av vedtaket og om disse transportene skal tillates med

ordinært tillatt aksellast eller redusert aksellast som er høyere enn hva forskriften ellers dikterer. Alminnelige forvaltningsrettslige prinsipper vil likevel legge føringer for hvilke unntak som kan gjøres, især forbudet mot usaklig forskjellsbehandling. Det vil for eksempel ikke være adgang til å gjøre unntak som tilgodeser en bestemt bedrift, men ikke andre tilsvarende virksomheter i området.

Lokal forskrift om nedsatt aksellast må kunngjøres på alminnelig måte etter forvaltningsloven § 38. Normalt vil tredje ledd første punktum, som uttaler at «*Knytter en forskrift seg til en bestemt hendelse eller skal den ellers gjelde for bare kort tid, og kunngjøring som nevnt i første ledd bokstav c ikke er formålstjenlig, kan kunngjøring i stedet foregå på annen måte*» komme til anvendelse på slik forskrift. Kunngjøringen vil vanligvis skje gjennom lokalavis eller ved informasjon direkte til de berørte transportørene.

16.3.4 § 5-14 nr. 3 og 4 Regionvegkontorets unntak

Ny § 5-14 nr. 3 og 4 gir regionvegkontoret adgang til å gjøre unntak fra lokal forskrift om nedsatt aksellast. Bestemmelsene kommer kun til anvendelse der forskriftsmyndigheten ikke selv har gitt det aktuelle unntaket. Unntak for veger i Bk10 er regulert i nr. 3, mens unntak for veger i BkT8 og Bk8 er regulert i nr. 4.

16.3.4.1 § 5-14 nr. 3 – unntak på veger i Bk10

På veger i Bk10 kan det gjøres unntak fra den lokale forskriftens bestemmelser.

Vegdirektoratet har valgt å ta ut uttrykket «i enkelttilfelle» fra forskriftsteksten i nr. 3. Dette innebærer ingen realitetsendring og unngår forvirring ettersom nr. 4 ikke benytter dette uttrykket. Hvilke unntak regionvegkontoret har adgang til å gjøre, avhenger av om aksellasten er satt ned til 8 tonn eller lavere enn 8 tonn. Er aksellasten satt ned til 8 tonn, er det kun adgang til å gi dispensasjoner for transport av udelbart gods. Bestemmelsen er også tilføyd at det i tillegg til transport av udelbart gods også kan gis dispensasjon til motorredskap og mobilkran etc. Endringen samsvarer med systemet ellers i kapittel 5. Slik dispensasjon kan gis for inntil de aksellaster som normalt er tillatt for vegen ved transport av udelbart gods. Det *kan* gis dispensasjon inntil de vekter kjøretøyet har dispensasjon uten tidsbegrensning for, men *om* det skal gis dispensasjon for disse vektene, er opp til dispensasjonsmyndighetens skjønn å avgjøre.

Dersom det er behov for dispensasjon for aksellast inntil 10 tonn for andre transporter, må denne gis av Region øst med hjemmel i nr. 6. Er aksellasten satt ned til 7 eller 6 tonn, kan det gjøres unntak også for delbart gods, men bare for aksellaster inntil 8 tonn.

Skillet mellom nedsatt aksellast 8 tonn og nedsatt aksellast lavere enn 8 tonn, skyldes at langt på veg de fleste transporter av delbart gods antas å kunne redusere sin aksellast til 8 tonn. Store deler av vegnettet i Norge er i veglistene angitt som enten BkT8 eller Bk8, og har dermed tillatt totalvekt ved normaltransport 8 tonn hele året (eller i sommerhalvåret dersom det er angitt annen vinteraksellast). Her er det heller ikke adgang til å gjøre unntak for transport av delbart gods. Til gjengjeld er ikke regionvegkontoret underlagt de samme begrensningene med hensyn til hvilke transporter som kan unntas på Bk10 som på BkT8 og Bk8.

16.3.4.2 § 5-14 nr. 4 – unntak på veger i BkT8 og Bk8

Regionvegkontorets adgang til å gjøre unntak på veger i BkT8 og Bk8, er regulert i ny § 5-14 nr. 4. I tillegg til unntak for rutegående persontransport, renovasjonsbil og bergingsbil, kan det også gjøres unntak for transport av gods som lett forringes eller ødelegges. Det listes opp en rekke eksempler på slikt gods, men listen kan ikke anses for å være uttømmende.

Bestemmelsen sier ingenting om hvilke aksellaster det kan gjøres unntak for.

Regionvegkontoret kan dermed gjøre unntak som tillater de aktuelle transportene med aksellast inntil det som ellers er tillatt for vegen, men dersom vegen er satt ned til 6 tonn, kan det også gjøres unntak som tillater aksellast 7 tonn for de aktuelle transportene. Det er heller ikke et vilkår at det samme unntaket må gjøres for alle transporter som gis unntak, det kan for eksempel tillates 8 tonn for rutegående persontransport og 7 tonn for de øvrige transportene som gis unntak.

16.3.5 § 5-14 nr. 6 Region øst sin adgang til å gjøre unntak når særlig tungtveiende hensyn gjør seg gjeldende

I tillegg til forskriftsmyndighetens unntak, og de unntak som kan gjøres av regionvegkontoret gjennom ny § 5-14 nr. 3 og 4, kan Statens vegvesen Region øst gjøre unntak fra den lokale forskriften.

Denne muligheten til å gjøre unntak må ikke forveksles med unntakene i nr. 3 og 4 – adgangen i nr. 6 gjelder for *alle andre unntak* enn de som er angitt i nr. 3 og 4. Ønskes det et unntak som ligger innenfor hva nr. 3 og 4 gir adgang til, skal søknader om slike unntak behandles etter disse bestemmelsene. Dersom regionvegkontoret ikke finner å kunne gi det ønskede unntaket, kan avgjørelsen påklages til Vegdirektoratet. Region øst kan altså ikke overprøve regionvegkontorets vedtak om å ikke gjøre unntak fra den lokale forskriften. Omvendt skal søknader om unntak som ligger utenfor nr. 3 og 4 ikke behandles av regionvegkontoret, men videreformidles til Region øst for behandling der i første instans med hjemmel i nr. 6. Dette er parallelt med systemet for dispensasjoner ellers i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 – søknader om dispensasjoner som går utenfor hva kapittel 5 og gjeldende vedlegg 2 gir hjemmel til, skal ikke behandles av regionvegkontoret, men av Region øst i første instans jf gjeldende § 6-2 annet punktum og ny § 5-15 nr. 4.

I likhet med unntak etter ny § 5-15 nr. 4 og 6-2 nytt annet ledd, må særlig tungtveiende hensyn gjøre seg gjeldende før unntak med hjemmel i ny § 5-14 nr. 6 kan gis. Dette kommer ikke direkte til uttrykk i forskriftsteksten, men følger av systematikken i ny § 5-14. Hvis forskriftsmyndigheten ikke har valgt å gjøre det aktuelle unntaket, har regionvegkontorene en ganske vid adgang til å gjøre de unntak som anses å være forsvarlige og nødvendige ut fra hensynet til ivaretagelsen av infrastrukturen på den ene siden og nærings- og samfunnsinteresser på den andre. Bestemmelsen i nr. 6 skal dermed først og fremst fungere som en sikkerhetsventil i de tilfellene hvor unntaksadgangen i nr. 3 og 4 ikke fanger opp transporter av særlig samfunnsmessig betydning («samfunnsmessig» kan i denne sammenhengen kanskje tolkes dithen at det også omfatter næringsmessige hensyn, i den utstrekningen næringen er av betydning for lokalsamfunnet).

16.3.6 § 5-14 nr. 5 Region øst sin adgang til å gjøre unntak for spesialtransporter

I tillegg til unntaksadgangen som er gitt i nr. 3, 4 og 6, kan Region øst også gjøre unntak for motorredskap, mobilkran, betongpumpebil, liftbil og vogntog særlig innrettet for transport av udelbart gods, som er konstruert for slik aksellast eller last fra akselkombinasjon som

overstiger tillatt aksellast som fastsatt i lokal forskrift om nedsatt aksellast. Denne unntaksadgangen tilsvarer adgangen til å gi dispensasjon uten og med tidsbegrensning.

I den innledende teksten er det tatt inn en angivelse av *hvilke* veger dispensasjonsadgangen gjelder for. Dette for å unngå dobbeltregulering på veger i Bk10 hvor tillatt aksellast er satt ned til 8 tonn jf. nr. 3. Tilføyelsen innebærer ingen realitetsendring.

I bokstav c angis hvilke aksellaster og laster fra akselkombinasjon det kan gis dispensasjon for. Disse er direkte regulert, og gjelder uavhengig av om nedsatt aksellast er satt til 8, 7 eller 6 tonn. Bestemmelsen bruker imidlertid uttrykket «inntil», så Region øst er ikke forpliktet til å gi dispensasjon for aksellast 9 tonn dersom dette ikke er forsvarlig utfra vegens tilstand. Ettersom den lokale forskriften kun regulerer tillatt aksellast, kan det gis dispensasjon for de samme totalvekter som etter de alminnelige bestemmelsene om dispensasjon uten og med tidsbegrensning.

Det er svært viktig å merke seg at når det er gitt en lokal forskrift om nedsatt aksellast, setter denne til side eventuelle andre dispensasjoner som gir adgang til å trafikkere strekningen med større aksellast enn hva som er tillatt for vegen etter veglisten. I praksis gjelder dette kun for kjøretøy med dispensasjon uten tidsbegrensning med hjemmel i ny § 5-8 (som tilsvarer gjeldende § 5-6 nr. 1 og vedlegg 2 nr. 1 bokstav b og d og nr. 2 bokstav a). Kjøretøy med slik dispensasjon må ha dispensasjon fra Region øst dersom strekningen ønskes trafikkert i perioden den lokale forskriften gjelder. Søknad om større aksellaster ved spesialtransport enn 9 tonn kan vurderes av Region øst gjennom nr. 6 dersom særlige hensyn gjør seg gjeldende. Avslag på søknad kan påklages til Vegdirektoratet.

16.4 Instansenes kommentarer og Vegdirektoratets vurderinger

Statens vegvesen Region nord uttaler at de er enige i forslaget til § 5-7 (ny § 5-14).

16.4.1 § 5-14 nr. 2 – endringer i tabellen og konsekvenser av dette (forslagets § 5-7 nr. 2)

Statens vegvesen Region øst mener tabellen bør tilføyes en rad for Bk8 med aksellast 6 tonn.

Vegdirektoratet er enige med Region øst i at tabellen skal inneholde en linje for Bk8 med hvor aksellasten er satt ned til 6 tonn. Linjen falt ved en inkurie ut i forslaget som ble sendt på høring. Ettersom tidligere regelverk inneholdt en slik linje, og det også er praksis for å sette ned tillatt aksellast på Bk8 til 6 tonn, innebærer denne tilføyelsen ingen realitetsendring. I tråd med tidligere praksis vil tillatte aksellaster være 6 tonn for enkeltaksel, 9 for boggi med single hjul, 10 for boggi med tvillingmonterte hjul, 13,5 for trippelboggi med single hjul og 15 for trippelboggi med tvillingmonterte hjul.

Vegdirektoratet har imidlertid også kommet til at linjen for BkT8 med nedsatt aksellast til 4 tonn, må fjernes. Tillatt aksellast kan dermed bare settes ned til 6 tonn. Vegdirektoratet er kjent med at enkelte kommuner har gitt lokale forskrifter om at tillatt aksellast er satt ned til 4 tonn. At nedre grense nå settes til 6 tonn, innebærer således en innskrenkning i kommunenes myndighet.

Vegdirektoratet anser at denne innskrenkningen kan rettferdiggjøres. Etter veglova § 1a er formålet med loven å «*tryggje planlegging, bygging, vedlikehald og drift av offentlege og private vegar, slik at trafikken på dei kan gå på eit vis som trafikantane og samfunnet til ei*

kvar tid kan vere tente med. Det er ei overordna målsetting for vegstyremaktene å skape størst mogleg trygg og god avvikling av trafikken og ta omsyn til grannane, eit godt miljø og andre samfunnsinteresser elles.» I tillegg forekom ikke adgang til å redusere tillatt aksellast til 4 tonn i siste versjon av alminnelig forskrift om nedsatt aksellast i teleløsningsperioden, vedlegg 1 del B, forskrift av 11. juni 1997.

Vegeier har stor frihet til å fastsette hva som skal være lov på sine veger. Denne friheten må likevel praktiseres innenfor de rammer som er beskrevet i veglova, altså at trafikken kan skje på en måte som samfunnet er tjent med og at vegmyndighetene skal ivareta «samfunnsinteresser elles». Dette innebærer at det må finnes grenser for hvor lavt tillatt aksellaster kan settes. Noe annet innebærer at vegeier, for eksempel ut fra et ønske om å holde vedlikeholdsutgiftene for vegen så lave som mulig, i praksis setter en stopper for all godstransport. Dette er begrunnelsen for at tillatt aksellast ved normaltransport ikke kan settes lavere enn 6 tonn. Bk6 utgjør altså en minstestandard for offentlig veg.

Den samme begrensningen må etter Vegdirektoratets syn gjelde også når aksellasten settes ned i teleløsningsperioden. Hvis vegens tilstand er så dårlig at det ikke er tilrådelig med 6 tonn aksellast, må vegen enten stenges for all trafikk i teleløsningsperioden, eller nødvendige tiltak gjøres slik at aksellast 6 tonn også kan tillates i teleløsningsperioden.

Tabellen i § 5-7 nr. 2 vil etter dette ha følgende innhold:

Bruksklasse sommer	Aksellast teleløsning	Enkel	Boggi enkel	Boggi med en tvilling	Trippel enkel	Trippel med to tvilling
BK10	8 tonn	8 tonn	12 tonn	14 tonn	18 tonn	21 tonn
BK10	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	18 ton
BK10	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tonn	13,5 tonn	15 tonn
BKT8	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	18 tonn
BKT8	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tonn	13,5 tonn	15 tonn
BK8	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	16 tonn
BK8	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tonn	13,5 tonn	15 tonn

Vegdirektoratet bemerker for øvrig at selv om det ikke kan gis lokal forskrift om nedsatt aksellast på veger i Bk6, kan det gjøres skiltvedtak med hjemmel i skiltforskriften § 28. Skiltforskriften legger ingen begrensning på hvilken aksellast det kan skiltes ned til. Ved behov kan tillatt aksellast dermed skiltes ned til aksellast 4 tonn. Som beskrevet i punkt 16.2.1.1 er det ikke mulig å gjøre unntak fra slikt skilt. Dette harmonerer med betraktningene ovenfor. Skilting av vegen til under «minstestandarden» bør bare forekomme der vegens tilstand er så dårlig at *ingen* bør passere med høyere aksellast. Ønsker vegeier å legge til rette for at enkelte transporter kan passere med høyere aksellaster, bør vegen utbedres slik at *alle* kan utføre transport med høyere aksellast.

16.4.2 § 5-14 nr. 3 – unntak på Bk10 (forslagets § 5-7 nr. 3)

Statens vegvesen Region øst spør som setningen «For veg i Bk10 hvor aksellasten er redusert til 8 tonn, kan det likevel gjøres unntak når godset lar seg dele. Er aksellasten redusert til under 8 tonn, kan det gis dispensasjon for inntil 8 tonn aksellast» gjelder både delbart og udelbart gods, og ønsker en presisering av hva slags gods som tillates transportert. **Region midt** spør om den samme setningen hvilke typer gods det dreier seg om, og i henhold til

hvilke kriterier dispensasjon skal gis. Regionen påpeker også at det i forskrift om bruk av kjøretøy ikke er hjemmel til å gi dispensasjon for vekt for delbart gods.

Vegdirektoratet påpeker for det første at det også her har oppstått en feil i forslag til forskriftstekst. Paragraf 5-7 nr. 3 annet punktum skal lyde «*For veg i BK 10 hvor aksellasten er redusert til 8 tonn, kan det likevel ikke gjøres unntak når godset lar seg dele*». Ettersom det kun dreier seg om dispensasjoner for udelbart gods skal dispensasjonene da vurderes etter de alminnelige kriterier for vurdering av slike søknader. Vegdirektoratet vil også endre ordlyden til «*For veg i Bk10 hvor aksellasten er redusert til 8 tonn, kan det bare gjøres unntak for transport av udelbart gods*», da dette samsvarer bedre med begrepsbruken ellers i forskriften.

For veger i Bk10 hvor tillatt aksellast er satt ned til under 8 tonn, gjelder ikke samme begrensning som på veger i BkT8 og Bk8. Her kan regionvegkontoret altså gjøre unntak for alle slags transporter med aksellast inntil 8 tonn, også for transport av delbart gods. Det er heller ikke et krav om at det dreier seg om transporter av gods som lett forringes eller av stor samfunnsmessig betydning.

Vegdirektoratet bemerker også at etter gjeldende kapittel 5 og § 6-2 har bare Region øst og Vegdirektoratet adgang til å gi dispensasjon for vekt ved transport av delbart gods. Med forskriftsfestelsen av bestemmelsene om unntak fra lokal forskrift om nedsatt aksellast, gis regionvegkontorene en særskilt hjemmel til å gjøre unntak for nettopp transport av delbart gods. Det er imidlertid svært viktig å merke seg at dette ikke innebærer en utvidelse av regionenes dispensasjonsmyndighet. Selv om adgangen til å gjøre slike unntak er plassert i forskriftens § 5-14, gjelder adgangen til å gjøre unntak *ikke* for tillatte vekter slik disse fremgår av veglistene. Som beskrevet i avsnitt 16.3.2.2, er lokal forskrift om nedsatt aksellast gitt på et annet hjemmelsgrunnlag enn veglistene (rammebestemmelsene er gitt med hjemmel i vegtrafikkloven § 13 annet ledd, veglistene med hjemmel i veglova § 9). Ny § 5-14 inneholder dermed et regelsett som er helt separat fra de øvrige bestemmelsene i kapittel 5 og veglistene for riks-, fylkes- og kommunale veger. Regionvegkontorene kan da også ha en videre myndighet etter dette regelsettet enn etter de «vanlige» bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner.

16.4.3 § 5-7 nr. 4 – unntak på BkT8 og Bk8

16.4.3.1 Instansens kommentarer

Norsk Landbruksamvirke mener det er viktig at det kan gjøres unntak for melketransport, transport av levende dyr, transport av dyrefor etc. **NLF** støtter forslaget om å gi adgang til å gjøre unntak for slike transporter. **Landbruks- og matdepartementet** understreker at det av dyrevelferdsmessige grunner er viktig at det legges til rette for at slaktemodne dyr sendes til slakt på det optimale tidspunktet, og at det derfor er positivt at slaktemodne dyr foreslås inntatt blant transportene det kan gis dispensasjon til. Også Norsk Landbruksamvirke begrunner sin støtte med at hensynet til å kunne ivareta gode dyrevelferdsstandarder. **Statens vegvesen Region øst** har senere etterlyst «dyrefor i bulk» i oppramsingen av hvilke transporter det kan gis dispensasjon til.

MEF påpeker at det etter bestemmelsens ordlyd er adgang til å gjøre unntak for all rutegående transport, også godstransport, og mener det bør presiseres at det bare er rutegående **person**transport som kan få unntak.

Statens vegvesen Region øst påpeker at bestemmelsen kun omtaler BkT8 og Bk8, og etterspør mulighet for regionvegkontoret til å gjøre unntak for rutegående transport, bergingsbil, renovasjonsbil etc. på Bk10-veger med redusert aksellast, da aksellasten på Bk10-veg kan være redusert helt ned til 6 tonn. Regionen mener også at det må presiseres hvilke aksellaster det kan gis dispensasjon for på Bk10.

Statens vegvesen Region midt gir uttrykk for at nr. 4 bør tas inn som generelle regler som skal gjelde likt for hele landet, og at tidligere regler for dette tas inn i forskriften.

16.4.3.2 Vegdirektoratets vurdering og konklusjoner

Ettersom vi kun har mottatt positive tilbakemeldinger på angivelsen av hvilke transportert det kan gjøres unntak for og på tilføyelsen av slaktmodne dyr, vil vi vedta dette. Når det gjelder «dyrefor i bulk», viser vi til at slik transport heller ikke var blant de opplistede godstypene i 1997-forskriften. Norsk landbrukssamvirke har heller ikke etterlyst denne tilføyelsen i sitt høringssvar. I den grad dyreforet er av lett forringbar art kan det likevel gis dispensasjon, all den tid listen ikke er uttømmende, jf. uttrykket «for eksempel». Vegdirektoratet vil derfor ikke tilføye «dyrefor i bulk» til oppramsingen av hvilke godstyper det kan gis dispensasjon til.

Bestemmelsen skulle som MEF påpeker uttalt at det kan gjøres unntak for rutegående **persontransport**. Dette vil bli rettet opp i endelig forskriftstekst.

Når det gjelder Region øst sin kommentar, viser vi til omtalen av ny § 5-14 nr. 3 og 4 (forslagets § 5-7 nr. 3 og 4), hvor det fremgår at regionvegkontoret har en videre adgang til å gjøre unntak på veger i Bk10 hvor tillatt aksellast er satt ned til under 8 tonn, enn de har på veger i BkT8 og Bk8. På veger i BkT8 og Bk8 er regionvegkontorets unntaksmyndighet begrenset til de tilfellene som er nevnt i forskriftsteksten, mens de på Bk10 kan gjøre unntak også for andre transportert. På veger i Bk10 hvor aksellasten er satt ned til 8 tonn, kan det imidlertid bare gjøres unntak for transport av udelbart gods, motorredskap og mobilkran etc. Dersom det skal gjøres unntak for eksempel for rutegående persontransport, må dette gjøres av Region øst med hjemmel i nr. 6.

Vegdirektoratet viser til at når reglene om regionvegkontorets adgang til å gjøre unntak fra den lokale forskriften blir forskriftsfestet, vil alle ha de samme mulighetene til å gjøre unntak. Bestemmelsen innebærer derimot ikke at det automatisk gjøres slikt unntak fra de lokale forskriftene. For at et unntak skal kunne gjøres, må det for det første foreligge en *søknad* om et konkret unntak. Regionen vurderer deretter om dette unntaket skal gis. Det kan ikke lages felles regler for hele landet, da hvilke unntak som skal gjøres avhenger både av de konkrete vegforholdene og hvilke behov næringen har i de forskjellige områdene. Forskjellsbehandling bør for øvrig være saklig begrunnet, men dette er kommunens avgjørelse, og dermed kommunens ansvar å sørge for at det ikke blir usaklig forskjellsbehandling.

16.4.4 § 5-14 nr. 5 – dispensasjoner for spesialtransport (forslagets § 5-7 nr. 5)

16.4.4.1 Instansens kommentarer

NLF mener det bør kunne gjøres unntak i enkelttilfelle for rutegående persontransport.

Statens vegvesen Region øst påpeker at adgangen i nr. 5 bokstav c til å gi dispensasjon for 9 tonn aksellast på en veg i BkT8 som er nedsatt til 4 tonn kan være «mye». Regionen mener at graderingen i tidligere regelverk samsvarer bedre med de nedsatte aksellastene.

16.4.4.2 Vegdirektoratets vurderinger

Bestemmelsens nr. 4 skulle som beskrevet ovenfor ha omtalt «rutegående persontransport». Rutegående persontransport er dermed omfattet av transporttypene det kan gjøres generelt unntak for. Nr. 5 regulerer adgangen til å gi dispensasjon med tidsbegrensning tilsvarende som etter gjeldende § 5-6 nr. 2 og forslaget § 5-9 (ny §§ 5-9 og 5-10), og det er verken naturlig eller behov for å omtale rutegående persontransport i ny § 5-14 nr. 5 (forslagets § 5-7 nr. 5).

Vegdirektoratet viser til punkt. 16.4.1, hvor det beskrives at aksellasten ikke kan settes lavere enn 6 tonn. Så lenge dette er tilfelle, anser vi at det ikke er for stor forskjell mellom tillatt aksellast og den aksellast det kan gis dispensasjon for. Bestemmelsene gir også anvisning på et skjønn, ved at det kan gis dispensasjon for aksellast *inntil* 9 tonn. Region øst har dermed *adgang*, men ikke plikt til å gi dispensasjon for aksellast 9 tonn. Vegdirektoratet viser også til at de aksellastene det gis anvisning på, altså 9 tonn for enkeltaksel, 14 tonn boggilast og 21 tonn trippelboggilast, er i tråd med tidligere praksis.

Vegdirektoratet har gjort enkelte justeringer i ordlyden i nr. 5 bokstav b, for å bringe denne i samsvar med begrepsbruken ellers i kapittel 5. Bokstav b uttaler nå at Regionvegkontoret på veg i Bk10 hvor tillatt aksellast er satt ned til under 8 tonn, og på veg i BkT8 og Bk8, kan gjøre unntak i enkelttilfelle for begrensninger som nevnt i nr. 2 for:

- b. vognvog som er særlig innrettet for transport av udelbart gods, som er beregnet for større aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt enn det som er angitt i forskrift om midlertidig aksel-/boggilast for bestemte strekninger.*

Endringen er kun av redaksjonell art og innebærer ingen realitetsendring i forhold til forslaget ordlyd.

16.4.5 Skriftlig uttalelse fra kommunen

Statens vegvesen Region nord mener det er fornuftig at beslutninger om dispensasjon tas i samråd med kommunen på kommunale veger.

I forslag til forskriftstekst ble det uttalt i nr. 3, 5 og 6 at dersom regionvegkontoret eller Region øst gjør unntak på kommunal veg, skal det først innhentes skriftlig uttalelse fra kommunen. Nr. 4 inneholdt ikke et slikt vilkår. Vegdirektoratet mener det bør stilles et tilsvarende krav også når regionvegkontoret gjør unntak for transporter av særlig samfunnsmessig betydning eller gods som lett forringes.

Kravet om skriftlig uttalelse fra kommunen vil da gjentas i nr. 3, 4, 5 og 6. Vegdirektoratet mener det er mer hensiktsmessig å skille ut kravet i et eget punkt, som gjøres gjeldende for alle unntak som gjøres av regionvegkontoret og Region øst. Paragraf 5-14 vil derfor tilføyes et nr. 7 med følgende ordlyd:

Dersom regionvegkontoret eller Statens vegvesen Region øst gjør unntak på kommunal veg, skal det innhentes skriftlig uttalelse fra kommunen før vedtak fattes.

16.5 Forskriftstekst

§ 5-14 Vinteraksellast, teleløsning m.m.

1. 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.

Tidspunkt for innføring og oppheving av vinteraksellast kunngjøres.

2. Det kan fastsettes begrensninger i aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt når særlige forhold (televøsning o.a.) gjør det nødvendig.

Følgende tabell legges til grunn som største tillatte aksel-/boggi-/trippelboggilast på offentlig veg ved fastsettelse av begrensninger i teleløsning o.a.

Bruksklasse sommer	Aksellast teleløsning	Enkel	Boggi enkel	Boggi med en tvilling	Trippel enkel	Trippel med to tvilling
BK10	8 tonn	8 tonn	12 tonn	14 tonn	18 tonn	21 tonn
BK10	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	18 tonn
BK10	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tonn	13,5 tonn	15 tonn
BKT8	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	18 tonn
BKT8	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tonn	13,5 tonn	15 tonn
BK8	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	16 tonn
BK8	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tonn	13,5 tonn	15 tonn

3. Regionvegkontoret kan gjøre unntak fra begrensninger som nevnt i nr. 2. For veg i Bk10 hvor aksellasten er redusert til 8 tonn, kan det bare gjøres unntak for transport av udelbart gods, motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil. Er aksellasten redusert til under 8 tonn, kan det gis dispensasjon for inntil 8 tonn aksellast.
4. Regionvegkontoret kan på veg i BKT8 og Bk8 hvor aksellasten er redusert, gjøre unntak for rutegående persontransport, renovasjonsbil og bergingsbil. Det kan også gjøres unntak for transport av gods som lett forringes eller ødelegges, for eksempel melk, myse, kasein, ferskt slakt (fisk eller kjøtt), pelsdyrfor i tank, smolt, nødslakt og slaktemodne dyr.
5. På veg i Bk10 hvor tillatt aksellast er satt ned til under 8 tonn, og på veg i BKT8 og Bk8, kan regionvegkontoret i enkelttilfelle gjøre unntak for begrensninger som nevnt i nr. 2 for:
 - a. motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som er beregnet for større aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt enn det som er angitt i forskrift om midlertidig aksel-/boggilast for bestemte strekninger.
 - b. vogntog som er beregnet for større aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt enn det som er angitt i forskrift om midlertidig aksel-/boggilast for bestemte strekninger. Dispensasjon kan bare gis til vogntog som er særlig innrettet for transport av udelbart gods.
 - c. Unntak gitt etter bokstav a eller b kan gis for inntil 9 tonn aksellast, 14 tonn boggilast og 21 tonn trippelboggilast. Totalvekten beregnes på samme måte som angitt i §§ 5-8 og 5-9.

6. Statens vegvesen Region øst kan gjøre unntak fra begrensninger i aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt når det foreligger særlig tungtveiende grunner.
7. Dersom regionvegkontoret eller Statens vegvesen Region øst gjør unntak på kommunal veg, skal det innhentes skriftlig uttalelse fra kommunen før vedtak fattes.

17. §§ 5-15 og 6-2 nytt annet ledd – dispensasjonsmyndighet og unntak (forslagets §§ 5-14 og 6-2 nytt annet ledd)

Disse bestemmelsene tilsvareer dagens §§ 5-11 og 6-2. Ny § 5-15 vil omfatte bestemmelsene i dagens § 5-11 samt Region øst sin særskilte adgang til å gjøre unntak i enkelttilfelle i gjeldende § 6-2 annet punktum. Paragraf 6-2 vil deles i to ledd. Første ledd tilsvareer dagens første punktum, mens nytt annet ledd vil omhandle Vegdirektoratets adgang til å gjøre unntak fra kapittel 5. Både ny § 5-15 nr. 4 og 6-2 nytt annet ledd vil begrense adgangen til å gjøre unntak til saker hvor særlig tungtveiende hensyn gjør seg gjeldende.

17.1 Elektroniske dispensasjoner

NLF mener kontrollørene bør godta elektronisk dispensasjon. Også *Oslo politidistrikt* ber om at elektronisk dispensasjon, lagret for eksempel på nettbrett, pc eller smarttelefon kan godtas. *Statens vegvesen Region midt* spør i forbindelse med høringsnotatets drøftelse av bestemmelsene om tilbaketrekning av dispensasjon hvordan man vil gå frem for å trekke tilbake elektroniske dispensasjoner som vises på pc og lignende.

Dagens bestemmelse er formelt sett ikke til hinder for at det kan fremvises kopi av dispensasjon på nettbrett eller lignende. Formålet med kravet er at transportøren skal kunne dokumentere at dispensasjon faktisk er utstedt. Dette formålet ivaretas like godt ved fremvisning av en scannet versjon av dokumentet på nettbrett eller smarttelefon som ved fremvisning av et papirdokument. Forutsetningen må være at den scannede versjonen er av en kvalitet og eventuelt kan forstørres slik at den er lesbar for kontrollørene. Videre må sjåføren selvsagt være beredt på å levere fra seg mobiltelefon eller nettbrett til kontrolløren selv om det for eksempel regner. Noe annet vil tilsvare å ikke kunne fremvise dokumentet. Vegdirektoratet har også vært i kontakt med Politidirektoratet som sier seg enige i vår forståelse på dette punktet.

Når det gjelder tilbaketrekning av dispensasjon, er det viktig å merke seg at det ligger langt mer i dette enn kun å ta fra transportøren kopien av dispensasjonen. Tilbaketrekning av dispensasjon er et enkeltvedtak på lik linje med utstedelse av dispensasjonen. Den som får sin dispensasjon trukket tilbake har dermed de samme rettighetene etter forvaltningsloven som ved for eksempel et avslag på dispensasjon, altså rett til å klage jf. lovens § 28. I hvilken grad dette er aktuelt i praksis kan diskuteres, da eier av godset normalt vil finne en annen transportør til å gjennomføre transporten. At det foreligger klagerett, innebærer imidlertid at dersom vedtaket omgjøres av Vegdirektoratet, vil vedkommende kunne kreve erstatning for utgiftene ved å leie inn en annen transportør samt andre utgifter som følge av for eksempel forsinket levering. Etter gjeldende § 5-6 nr. 6 jf. gjeldende § 5-11 og ny §§ 5-8 nr. 4, 5-9 nr. 7 og 5-10 nr. 6 (forslagets § 5-8 nr. 4 og 5-9 nr. 8) jf. ny § 5-15 (forslagets § 5-14) kan dispensasjonsmyndigheten trekke dispensasjonen tilbake. Klageinstans vil som for avslag på søknad om dispensasjon være Vegdirektoratet.

Ettersom det ikke er tilstrekkelig å ta fra transportøren dispensasjonen eller kopien av dispensasjonen for at denne skal være trukket tilbake, anser Vegdirektoratet at det ikke

foreligger noen saklig grunn til ikke å godta en elektronisk kopi av dispensasjonen. Vedtaket blir lagt som anmerkning i VaDIS⁷ om at dispensasjonen er inndratt/ugyldig og vedtaket vil da være tilgjengelig for andre kontrollører, i kommunikasjon med dispensasjonsmyndigheten.

I tillegg vil heller ikke et krav om at fysisk kopi av dispensasjon ivareta dette behovet, da transportøren i praksis kan produsere så mange kopier av dispensasjonen som han selv ønsker. Dagens bestemmelse krever ikke attestert kopi eller særskilt kopi utstedt av dispensasjonsmyndigheten. Å trekke tilbake arket med dispensasjon eller kopi av dispensasjon er dermed ikke til hinder for at transportøren utfører flere transporter med samme dispensasjon. Dette taler også for at elektronisk kopi av dispensasjonen bør godtas.

Vi bemerker for øvrig at dersom vilkårene i dispensasjonen ikke er overholdt, enten ved at transporten er større eller tyngre enn det er gitt dispensasjon for eller at andre vilkår for eksempel med hensyn til ledsagelse og kjøretidspunkt ikke er overholdt, anses kjøringen som å foregå uten dispensasjon, og det kan fattes vedtak om nedleggelse av bruksforbud med hjemmel i vtrl § 36 nr. 1 bokstav e (under forutsetning av transporten er tyngre enn hva som er tillatt etter kjøretøyet/enes vognkort eller hva som er tillatt for vegen). Dette er ikke det samme som at dispensasjonen trekkes tilbake. Dispensasjonen vil normalt trekkes tilbake som reaksjon på at det er kjørt i strid med dennes vilkår. Deretter er det opp til dispensasjonsmyndigheten om transporten får ny dispensasjon for de faktiske vektene, eller om det må lastes om til annen transportør.

Ettersom det ikke er avgitt kommentarer om det materielle innholdet i bestemmelsene, vil ny § 5-15 nr. 1 til 3 og 5 (forslagets § 5-14 nr. 1 til 3 og 5) vedtas som foreslått. Vi anser det ikke som nødvendig å presisere at elektronisk kopi godtas, da dette etter Vegdirektoratets oppfatning allerede ligger i uttrykket «kopi».

17.2 Fordeling av dispensasjonsmyndighet mellom Regionvegkontorene, Region øst og Vegdirektoratet

17.2.1 Konsekvenser for dispensasjonsmyndighetenes arbeidsmengde

Statens vegvesen Region nord kommenterer til avsnittet om økonomiske og administrative konsekvenser at de ikke anser at de foreslåtte endringene vil medføre økt arbeidsbyrde for regionvegkontoret.

Vegdirektoratet skrev i vår redegjørelse for økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget at endringene så langt vi kan se ikke vil medføre merarbeid for dispensasjonsmyndigheten i regionene. Antakelsen var i hovedsak basert på at en rekke transporter som i dag krever dispensasjon vil være tillatt uten dispensasjon dersom forslaget blir vedtatt.

Forslaget innebærer for det første at transportene av 2 brakker, 2 båter og kjøretøy, som i dag krever dispensasjon på årsbasis, kan foregå uten dispensasjon. Fordi dispensasjonene gjelder for transport på alle 19,50-veger i Norge, utstedes de av Region øst. For det andre medfører økningen i tillatt lengde for transport av udelbart gods, både uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning, at en del transporter som i dag krever dispensasjon for hver tur kan foregå enten uten dispensasjon eller innenfor dispensasjon uten tidsbegrensning.

⁷ Vehicle and Driver Inspection System, Statens vegvesens verktøy for utekontroll

For det tredje vil liberaliseringen av regelverket for samlastning av flere udelbare kolli redusere behovet for dispensasjoner med tidsbegrensning. Etter gjeldende regelverk tillates transport av *ett* udelbart kolli uten dispensasjon, men dersom det skal transporteres mer enn ett udelbart kolli, kreves det dispensasjon med tidsbegrensning. Det tillates altså transportert ett langt rør uten dispensasjon, men dersom det skal transporteres to eller flere rør, kreves det dispensasjon med tidsbegrensning. Dispensasjonene gis av regionvegkontoret for transport innen regionen og av Region øst for regionkryssende transporter. Forslagets bestemmelser om slik transport uten dispensasjon er trukket tilbake, jf del II punkt 2.5, men de omarbeidede reglene som sendes på høring i løpet av våren 2014 vil etter all sannsynlighet inneholde lignende regler.

Dispensasjonene for bruk på 100-tonns- og mobilkranvegnettet har til nå vært gitt av Region øst med hjemmel i § 6-2 annet punktum, men vil etter vedtakelse av nytt kapittel 5 gis av regionvegkontorene. Forskriftsfesting av regelverket for 100-tonnsvegnettet innebærer at dispensasjonene for bruk på dette vegnettet vil gis av regionvegkontoret med hjemmel i de samme bestemmelsene som for andre dispensasjoner med tidsbegrensning. I tillegg vil dispensasjonene til mobilkran etc. som i dag gis på årsbasis, kunne gis som dispensasjon uten tidsbegrensning når kjøretøyet godkjennes/registreres. Slik dispensasjon vil gis av regionvegkontoret med hjemmel i de alminnelige bestemmelsene om dispensasjon uten tidsbegrensning. Videre er det opprettet en helt ny dispensasjon for mobilkraner etc. som i dag ikke eksisterer verken i forskriftsverket eller i praksis, nemlig dispensasjon med tidsbegrensning for totalvekt inntil 72 tonn på 72-tonnsvegnettet. Også her vil regionvegkontoret være dispensasjonsmyndighet.

For dispensasjonsmyndigheten i regionene innebærer forslaget dermed både at noen av dagens arbeidsoppgaver forsvinner, og at noen nye arbeidsoppgaver føyes til. I sum kan det tenkes at endringene medfører en viss økning i arbeidsmengden hos dispensasjonsmyndigheten i regionene, mens Region øst får redusert sin arbeidsmengde.

17.2.2 Rekkevidden av dispensasjonsmyndigheten

Vegdirektoratet understreker at regionvegkontorene når de fatter vedtak med hjemmel i § 5-15 nr. 2 og 3 bokstav a og Region øst når de gir fatter vedtak om regionkryssende transporter gjennom § 5-15 nr. 3 bokstav b, kun har hjemmel til å behandle søknader om dispensasjoner som ligger innenfor § 5-8 til 5-10. Ligger søknaden utenfor hva hver av disse bestemmelsene gir hjemmel til, skal søknaden *alltid* behandles av Region øst med hjemmel i § 5-15 nr. 4. Regionvegkontoret/Region øst har verken hjemmel til å innvilge eller avslå søknaden, og eventuelle vedtak som fattes vil være ugyldige. Det er derfor svært viktig at regionvegkontoret, når de mottar en søknad, vurderer om søknaden ligger innenfor hva de har hjemmel til å fatte vedtak om.

Region øst og Vegdirektoratet har hjemmel til å *vurdere* søknader om dispensasjon for transport av udelbart gods, søknader om dispensasjon uten tidsbegrensning for større vekter og dimensjoner enn hva som følger av § 5-8, også til andre kjøretøy enn de som er konkret omtalt i bestemmelsen, søknad om dispensasjon med tidsbegrensning for større vekter enn hva som fremgår av § 5-9 og for større vekter og dimensjoner enn hva som fremgår av § 5-10, og søknader om unntak fra reglene om gjennomføring av lange og/eller brede transporter, ledsagelse og kolonnekjøring. Alle søknader om slike dispensasjoner skal behandles av disse instansene. Region øst behandler søknadene om unntak i enkelttilfelle, mens Vegdirektoratet behandler søknader om generelle unntak. Om grensdragningen mellom disse to typene

unntak viser vi til drøftelsen i punkt 17.3.1. og den mer detaljerte redegjørelsen i høringsnotatets punkt 17.2.

Vegdirektoratet kan for øvrig også vurdere søknader om unntak fra bestemmelsene om merking av utstikkende gods og lange og/eller brede transportere i § 3-4, samt om andre relevante unntak fra forskrift om bruk av kjøretøy.

17.3 §§ 5-15 nr. 4 og 6-2 annet ledd (forslagets §§ 5-14 nr. 4 og 6-2)

Forslagets § 5-14 nr. 4 (ny § 5-15 nr. 4) tilsvarer dagens § 6-2 annet punktum, mens forslagets § 6-2 nytt annet ledd er en ny bestemmelse om Vegdirektoratets myndighet til å gjøre generelle unntak fra forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 med vedlegg. Selve hjemmelen er ikke ny, men er på grunn av behov for nærmere presisering av *hva* det kan gis dispensasjon for skilt ut i et eget ledd. Forslaget inneholdt to presiseringer – for det første at unntak bare kan gjøres i den utstrekning EØS-avtalen (i praksis direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF) tillater og for det andre at det må gjøres gjeldende særlig tungtveiende omstendigheter. Bestemmelsene regulerer adgangen til å gi andre dispensasjoner enn de som er beskrevet i kapittel 5, samt muligheten til å gjøre andre former for unntak. Myndigheten er delt mellom Statens vegvesen Region øst for unntak i «enkeltilfeller», mens Vegdirektoratet kan gjøre «generelle unntak». Forholdet og grensdragningen mellom disse formene for unntak er problematisert i høringsnotatets punkt 17.2.

17.3.1 Grensdragningen mellom unntak i enkeltilfelle og generelle tilfeller – konsekvenser for saksbehandlingen

Vegdirektoratet ser at det kan være behov for å utdype fordelingen av ansvar mellom Vegdirektoratet og Region øst. Etter forskriftsteksten er Region øst førsteinstans for søknader som dreier seg om enkeltilfeller, mens Vegdirektoratet er førsteinstans for generelle unntak. Som beskrevet reiser dette skillet to utfordringer. Den ene knytter seg til hvor grensen går mellom unntak i enkeltilfelle og generelle unntak, den andre til Vegdirektoratets muligheter for å behandle klare enkeltilfelle-saker i første instans.

I høringsnotatet beskrives hvordan skillet mellom enkeltilfeller og generelle unntak praktiseres i dag. Det påpekes blant annet at uttrykket “enkeltilfelle” skal ikke tolkes så strengt at slikt unntak bare kan gis til enkeltransporter. Unntak i enkeltilfelle gir også anledning til å gi dispensasjon for en serie transportere forutsatt at det er snakk om samme type last, samme transportrute, dispensasjonen gis for et avgrenset tidsrom og adressaten for dispensasjonen er en enkelt, nærmere identifiserbar transportør. Dersom en transportør ønsker slik dispensasjon, dog uten begrensning i tidsrom, anses det derimot som en søknad om generell dispensasjon som skal behandles av Vegdirektoratet. Ut over dette anses også dispensasjoner som i praksis medfører forskriftsendringer for å utgjøre generelle unntak.

Selv om det av og til kan oppstå problematiske grensetilfeller, antar vi at dette kan håndteres med god kommunikasjon mellom Vegdirektoratet og Region øst. Statens vegvesen skal også utarbeide en fast prosess for behandling av dispensasjonssøknader, hvor det er mulig å beskrive en prosedyre for vurdering av «tvilstilfellene». Håndbok 105 Spesialtransport skal også revideres i samsvar med forskrift om bruk av kjøretøy nytt kapittel 5. Også her kan det beskrives saksbehandlingsrutiner for denne typen saker. Alternativt kan forskriftsteksten beskrive hva som anses som enkeltilfeller og generelle unntak, men i så fall kreves det en egen høring om dette. Vegdirektoratet vil vurdere nærmere hvorvidt dette er hensiktsmessig og hvordan grensdragningen i så fall bør angis.

Det samme gjelder Vegdirektoratets adgang til å behandle klare enkelttilfeller i første instans. Vi vil vurdere nærmere om det er tilstrekkelig å angi retningslinjer for hvilke enkelttilfelle-saker som skal behandles av Vegdirektoratet i første instans i prosessen for behandling av dispensasjonssøknader og i Håndbok 105 Spesialtransport, eller om ordlyden i § 5-15 nr. 4 bør endes slik at den klart gir uttrykk for hvilke enkelttilfelle-saker Region øst *ikke* skal behandle. I så fall må det gjennomføres en ny høring.

17.3.2 Tilføyelse av krav om særlig tungtveiende omstendigheter

Instansene ble bedt om sitt syn på hva som kan utgjøre særlig tungtveiende grunner» etter bestemmelsen. *Statens vegvesen Region sør* foreslår transport i sammenheng med kraftutbygging, turbiner, utbygging av vindkraft og lignende som eksempler på transportert som vil kunne få dispensasjon etter bestemmelsen. Også *Region nord* nevner energi-produksjon som eksempel, og foreslår også Forsvaret, redningstjeneste, oljeberedskap, spesiell industri som viktige samfunnsfunksjoner som det kan være aktuelt å gi dispensasjon for. Regionen mener dispensasjon til slike transportert som langt som mulig bør innvilges og da med hjemmel i forslaget § 5-14 nr. 4 (ny § 5-15 nr. 4).

Instansene som har uttalt seg om dette er mer eller mindre enige med de vurderinger Vegdirektoratet gjør i høringsnotatet angående hvilke transportert det vil være aktuelt å kunne gi dispensasjoner til.

I forslag til forskrift om bruk av kjøretøy revidert kapittel 2, som ble sendt på høring 15. oktober 2013 med frist for innspill 21. januar 2014, angis det i en rekke bestemmelser at det bare kan gjøres unntak dersom særlig tungtveiende grunner gjør seg gjeldende. Fire av de fem bestemmelsene angir deretter at «Med «særlig tungtveiende hensyn» forstås bl.a. ...», med påfølgende eksempler på hva som anses som særlig tungtveiende hensyn når hvert enkelt unntak skal vurderes. Oppramsingene er ikke ment å være uttømmende.

Det kan spørres om §§ 5-15 nr. 4 og 6-2 annet ledd burde vært tilføyd eksempler på hva som anses som «særlig tungtveiende grunner». Eksempelene vil kunne bidra til å gjøre regelverket klarere og dermed behjelpende og effektiviserende for både søker og saksbehandler.

Flere hensyn taler imidlertid mot en slik løsning. Det er langt enklere å angi hva som vil være «særlig tungtveiende grunner» dersom unntaksmuligheten gis i de enkelte bestemmelsene. I motsetning til de foreslåtte bestemmelsene i kapittel 2, gjelder §§ 5-15 nr. 4 og 6-2 annet ledd for hele kapittel 5. Når vi har en felles unntaksbestemmelse for hele kapitlet, blir det vanskeligere å komme opp med eksempler som passer for alle typer unntak. Dersom det likevel angis eksempler, kan dette lett føre til at andre forhold, som er vel så tungtveiende som de oppramsede, ikke vektlegges ved vurderingen fordi de ligger så langt unna de angitte eksemplene. Dette kan nok til dels unngås ved å benytte en ordlyd i retning av ««Med særlig tungtveiende hensyn forstås **blant annet** ...», men det er likevel fare for at oppramsingen kan virke innskrenkende på fortolkningen av bestemmelsen, især med tanke på hvilket handlingsrom som faktisk ligger i denne.

Det må også tas med i beregningen at selv om et hensyn som er nevnt i bestemmelsen gjør seg gjeldende, innebærer ikke dette at søknaden uten videre innvilges. At det er Forsvaret som skal utføre transporten, anses så godt som alltid som en tungtveiende omstendighet, som igjen medfører at de så godt som alltid får dispensasjonene de søker om. Selv dette hensynet må

veies mot andre relevante hensyn, især trafikksikkerheten og vegens tåleevne. De tungtveiende grunnene vil dermed ikke være grunner som tilsier at dispensasjon skal gis, men hensyn som må veies opp mot de hensyn de relevante bestemmelsene er gitt for å ivareta. Nettopp derfor er det vanskelig å gi eksempler på hva som vil anses som særlig tungtveiende hensyn, fordi de forskjellige bestemmelsene skal ivareta forskjellige hensyn.

Vegdirektoratet anser det verken som nødvendig eller hensiktsmessig å angi eksempler på hva som anses som særlig tungtveiende grunner for det formål å sikre at brukerne av regelverket skal kunne forutberegne sin rettsstilling. Ettersom §§ 5-15 nr. 4 og 6-2 annet ledd er generelle unntaksbestemmelser, vil eksemplifisering av hva som anses som særlig tungtveiende hensyn kunne virke forvirrende på eksterne brukere, som ikke finner igjen sin situasjon i eksemplene.

Vi anser det heller ikke for å være nødvendig å gi eksempler på forhold som kan utgjøre særlig tungtveiende hensyn som rettledning for dispensasjonsmyndighetene. I motsetning til de øvrige unntakene fra kapittel 5, hvor vedtak kan fattes av alle regionvegkontorene, fattes vedtak om unntak gjennom § 5-15 nr. 4 kun av Region øst, og vedtak om unntak gjennom § 6-2 annet ledd kun av Vegdirektoratet. Så lenge kompetansen etter disse bestemmelsene tilligger en såpass begrenset krets av saksbehandlere, er det ikke i like stor grad behov for å gi forskriftsfeste eksempler på særlig tungtveiende omstendigheter for å sikre lik anvendelse av regelverket.

I tillegg vil hva som utgjør særlig tungtveiende omstendigheter som kan tale for å gjøre unntak fra regelverket om tillatte vektorer og dimensjoner på offentlig veg antakelig endres over tid. Endringene kan komme både av spesielle situasjoner som oppstår og gjennom politiske føringer. Vi ønsker derfor ikke å binde oss til en bestemt forståelse av hva som ligger i «særlig tungtveiende grunner».

Vegdirektoratet vil derfor ikke tilføye eksempler på hva som kan utgjøre særlig tungtveiende grunner til §§ 5-15 nr. 4 og 6-2 annet ledd.

17.3.3 Forslag om tilføyelse av at det ikke kan gjøres unntak i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser (forslagets § 5-15 nr. 4 annet punktum og § 6-2 annet ledd annet punktum)

Ingen instanser har kommentert tilføyelsen av at det ikke kan gjøres unntak i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser. Bakgrunnen for forslaget var at Vegdirektoratet anså det som hensiktsmessig å signalisere det at det kan ligge ytterligere begrensninger i dispensasjonssadgangen i tillegg til de som kommer til uttrykk gjennom forskriften ellers.

Det kan dog hevdes at dersom endringen blir gjennomført som foreslått, fremstår det som om det kun er forhold regulert av bruksforskriften kapittel 5 som er underlagt begrensninger i EØS-avtalen, noe som naturligvis ikke tilfellet, og at det fremstår som meget tungvint om man for samtlige kapitler i bruksforskriften skal behøve å uttale at man kun kan gi unntak i den utstrekning som EØS-avtalen tillater. En eventuell løsning på dette kan være å skille ut begrensningen til et eget tredje ledd. Alternativt kan tilføyelsen sløyfes.

Etter EØS-loven § 2 skal lover og forskrifter som gjennomfører Norges forpliktelser etter EØS-avtalen ved motstrid gå foran bestemmelser som regulerer samme forhold. Selv om forskrift om bruk av kjøretøy § 6-2 etter sin ordlyd gir adgang til å gi dispensasjoner fra alle forskriftens bestemmelser, også de som gjennomfører EØS-rettslige forpliktelser i norsk rett,

er dispensasjonsadgangen i realiteten begrenset til de bestemmelsene som *ikke* gjennomfører EØS-rettslige forpliktelser i norsk rett. Det kan dermed spørres om forbudet i § 6-2 mot å gi dispensasjoner i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser bør være begrenset til forskriftens kapittel 5, da dette kan gi inntrykk av at den samme begrensningen ikke gjelder for forskriftens øvrige kapitler.

Vegdirektoratet anser at vi ikke har anledning til å utvide tilleggets virkeområde til hele forskrift om bruk av kjøretøy uten å gjennomføre en egen høring om dette. For å unngå å gi inntrykk av at det er anledning til å gjøre unntak i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser fra de øvrige kapitlene i forskriften, velger vi å ikke vedta ny § 5-15 nr. 4 annet punktum og § 6-2 nytt annet ledd annet punktum. Som vist får dette ingen faktiske konsekvenser da det etter EØS-loven § 2 uansett ikke er anledning til å gjøre denne typen unntak.

17.4 Forskriftstekst

§ 5-15 Dispensasjonsmyndighet

1. Regionvegkontoret kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra bestemmelsen i § 4-2 nr. 4 annet ledd bokstav a og nr. 6-7.
2. Myndighet til å gi dispensasjon uten tidsbegrensning, jf. § 5-8, er regionvegkontoret. Regionvegkontoret kan overføre myndigheten til et annet regionvegkontor.
3. Myndighet til å gi dispensasjon med tidsbegrensning, jf. §§ 5-9 og 5-10, er
 - a. Regionvegkontoret når det gjelder transport innen regionen.
 - b. Statens vegvesen Region øst når det gjelder transport gjennom flere regioner.
4. Statens vegvesen Region øst kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra bestemmelser i dette kapitlet når det foreligger særlig tungtveiende grunner.
5. Dispensasjon skal medbringes under kjøring.

§ 6-2 Unntak

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

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

18. Kontroll og sanksjoner

Nye §§ 5-8 nr. 4, 5-9 nr. 7 og 5-10 nr. 6 (forslagets § 5-8 nr. 4 og 5-9 nr. 8) viderefører dagens § 5-6 nr. 6, dog med tilføyelse av at dispensasjonen også kan trekkes tilbake dersom kravene i § 5-11, tilsvarende dagens vedlegg 2 pkt. 3, ikke overholdes. I høringsnotatets del III pkt. 11 foretas det en prinsipiell drøftelse av bruken av tilbaketrekning av dispensasjon som sanksjonsform. Det drøftes også hvilke andre muligheter Statens vegvesen har til å reagere ved overtredelse av bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner, som konkluderes med at vi per i dag ikke har hjemmel til å reagere på annen måte. For å muliggjøre nedleggelse av bruksforbud ved overtredelse av disse bestemmelsene er det først nødvendig å endre vegtrafikkloven § 36. På bakgrunn av disse drøftelsene bes instansene om sitt syn på tilbaketrekning av dispensasjon som reaksjonsform og om det er hensiktsmessig å utvide vegtrafikkloven § 36 til også å dekke brudd på bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner.

18.1 Tilbaketrekning av dispensasjon

Statens vegvesen Region sør mener tilbaketrekning av dispensasjon er en egnet reaksjon og at tilbaketrekningen bør utføres av den som har kontrollmyndighet etter vegtrafikkloven § 10.

Vegdirektoratet viser til drøftelsen i høringsnotatet, hvor vi påpeker at det kun er dispensasjonsmyndigheten som har hjemmel til slik tilbaketrekning, men at det kan tenkes hjemlet i vegtrafikkloven at *kontrollører* fra Statens vegvesen og politiet har adgang til å trekke tilbake dispensasjonen på stedet. At det i dag kun er dispensasjonsmyndigheten som kan trekke tilbake dispensasjoner, skyldes at tilbaketrekning av en dispensasjon er et enkeltvedtak på lik linje med utstedelse av dispensasjonen. Så lenge ikke annet er særskilt angitt, har kun den som har hjemmel til å utstede en dispensasjon hjemmel til å fatte vedtak om tilbaketrekning av den samme dispensasjonen.

For øvrig viser vi til drøftelsen av de praktiske og forvaltningsrettslige aspektene ved tilbaketrekning av dispensasjoner i punkt 17.1.

19.2 Konsekvenser ved misbruk av og brudd på vilkår i dispensasjon, samt unnlattelse av å søke dispensasjon

19.2.1 Instansenes kommentarer

Region nord ønsker at det skal angis i forskriftsteksten hvilke konsekvenser det får ved misbruk ved dispensasjon, for eksempel at det nektes utstedt dispensasjoner i en uke, for å sikre likebehandling. *Region øst* etterlyser også sanksjoner for ulovlig kjøring.

NLF mener praksis med kjøreforbud for spesialtransport må revurderes. Ved uforskyldt overlast, for eksempel hvis avsender har oppgitt feil vekt på kolliet, mener instansen riktig reaksjon må være å ilegge gebyr, samt søke og utstede ny dispensasjon. De mener dagens praksis, som medfører krav om omlasting til konkurrerende transportør, ikke må videreføres. Ved gjentatte brudd som avdekkes ved hjelp av kontrollsystemet VaDis, bør det kunne reageres strengere.

Region sør mener det virker fornuftig å hjemle bruksforbud ved overtredelse av bestemmelsene om tillatte vekter og dimensjoner i vegtrafikkloven § 36. Også *LO* anser det som nødvendig å utvide § 36 til å dekke slike tilfeller. Instansen anser at det også er behov for å gjennomgå praktiseringen av regelverket om tillatte vekter og dimensjoner, fordi sjåførene opplever at regelverket praktiseres ulikt, noe som skaper usikkerhet rundt hva som er lovlig og ikke lovlig. Det samme mener *NTF*.

19.2.2 Vegdirektoratets vurderinger og kommentarer

Vegdirektoratet drøftet i høringsnotatet hvilke muligheter kontrollmyndighetene har til å sanksjonere kjøring i strid med dispensasjon og kjøring hvor dispensasjon ikke er innhentet. Det påpekes her at hjemlene i vegtrafikkloven setter klare rammer for hvilke sanksjoner som kan ilegges i slike situasjoner. Sanksjonen for overtredelse av bestemmelsene om tillatte dimensjoner for vegen kan i dag kun ilegges etter vegtrafikkloven § 31. Etter denne bestemmelsen kan overtredelser av bestemmelser som er hjemlet i vegtrafikkloven og enkeltvedtak gitt med hjemmel i loven straffes med bøter eller fengsel inntil ett år. Statens vegvesens har selv gitt retningslinjer til våre kontrollører om når vi anmelder overtredelser på

regelverket om tillatte dimensjoner. Deretter er det opp til påtalemyndigheten om de ønsker å forfølge forholdet videre.

Uten først å endre vegtrafikkloven kan vi dermed ikke innføre sanksjoner for ulovlig kjøring ut over hva som følger av gjeldende forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5. Som beskrevet hjemler vtrl § 36 ikke bruksforbud ved overskridelse av de største tillatte dimensjoner for vegen. Det er heller ikke mulig å innta bestemmelser i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5 om for eksempel gebyr for kjøring med større dimensjoner enn tillatt for vegen eller i henhold til dispensasjon. Vegdirektoratet anser derfor at inntil vegtrafikkloven eventuelt endres for å gi hjemmel for reaksjoner ved kjøring i strid med bestemmelsene om tillatte dimensjoner for vegen eller vilkår i dispensasjon, har vi ikke anledning til å innta nærmere bestemmelser om dette i forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5.

En annen sak er hvorvidt Vegdirektoratet kan gi en mer detaljert regulering av hvordan søknad om ny dispensasjon etter tilbaketrekning og søknad om dispensasjon ved manglende dispensasjon skal håndteres. Det er på det rene at praksis bør være lik fra region til region på dette området. En mulighet er å forskriftsfeste en «karantenetid» for transportører som har fått dispensasjonen trukket tilbake eller har unnlatt å søke dispensasjon. Vegdirektoratet har ikke foreslått å forskriftsfeste en nærmere regulering av «karantenetid» ved tilbaketrukket dispensasjon og andre administrative reaksjoner ved overtredelse av vilkår i dispensasjon og unnlattelse av å søke dispensasjon. Dersom vi skal gi slike regler, må det utredes nærmere hvor langt våre eksisterende hjemler rekker og hvordan et system med «karantenetid» skal fungere. Deretter må det gjennomføres en egen høring før forslagene eventuelt vedtas.

Bestemmelsene om tilbaketrekning av dispensasjon er gitt i form av «kan»-regler. Dette betyr at dispensasjonen *kan* trekkes tilbake, men dispensasjonsmyndigheten er ikke pliktig til å trekke den tilbake selv om vilkårene er overtrådt. Tilbaketrekning av dispensasjon er et enkeltvedtak på samme måte som utstedelse av dispensasjon, med alminnelig klageadgang jf. forvaltningsloven § 28. En transportør som får sin dispensasjon trukket tilbake, kan dermed påklage vedtaket til Vegdirektoratet, selv om saksbehandlingstiden nok vil være såpass lang at klageadgangen har begrenset verdi med hensyn til gjennomføringen av den konkrete transporten.

Vegdirektoratet viser for øvrig til at håndhevelsen av regelverket om tillatte vektor og dimensjoner fra Statens vegvesens side i stor grad er standardisert gjennom Trafikkkontrollinstruksen. Vi håper for øvrig at revisjonen av kapittel 5 vil gjøre regelverket lettere forståelig for transportørene og enklere å håndheve på en ensartet måte for kontrollørene. Trafikkkontrollinstruksen også vil justeres i tråd med revidert kapittel 5.

Regelen om tilbaketrekning av dispensasjon er en ren videreføring av gjeldende § 5-6 nr. 6. Dersom regelen skal endres, må det gjennomføres en egen høring som gir alternative regler for hvordan det skal reageres ved overtredelse av vilkår i dispensasjonene.

Vi gjentar også at tilbaketrekning av dispensasjon er et enkeltvedtak som kan påklages på lik linje med andre enkeltvedtak. Dersom transportøren mener det er feil at dispensasjonen blir trukket tilbake fordi han ikke har mulighet til å kontrollere godsets vekt, kan han anføre dette i klagen. Tar klageorganet (det vil si Vegdirektoratet) klagen til følge, har han krav på erstatning for det eventuelle tapet han har lidt som følge av å ha mistet oppdraget. Vi bemerker også at transportøren, dersom han lider tap som følge av at avsender oppgir feil

opplysninger, kan søke dette erstattet *hos avsender*. Det finnes dermed allerede mekanismer som er egnet til å ivareta transportørens interesser i denne sammenhengen.

18.3 Andre kommentarer vedrørende kontroll og sanksjoner

YTF bemerker at kontrollaktiviteten på vegene generelt bør økes, både overfor norske og utenlandske kjøretøy. Instansen mener forbud mot bruk av kjøretøyet, inndragning av kjennemerker og vognkort ved brudd på bestemmelsene og andre forhold kan være nødvendig. Instansen påpeker også viktigheten av at sanksjonene ved brudd på bestemmelsene må være like for alle, uavhengig av nasjonalitet.

Vegdirektoratet tolker denne kommentaren som å referere ikke bare til kontroll av vekter og dimensjoner spesielt, men også til alle andre forhold som kan være aktuelt å kontrollere ved trafikkontroll langs veg, som kjøretøyets tekniske tilstand, dekkutrustning, kjøre- og hviletid og kabotasjekjøring. Vi noterer oss innspillet.

19. Andre kommentarer

19.1 Trekking av flere tilhengere

Oslo Politidistrikt anser det som ønskelig med en presisering av om det tillates kjørt med flere enn 2 tilhengere i de tilfeller da slike transporter kan foregå uten at maksimal lengde på 18,75 overskrides (sperretraller), og viser til at det rundt i landet er ulik praksis og tolking av dagens regler.

Vegdirektoratet har ikke foreslått å endre regelverket for trekking av mer enn én tilhenger i denne høringen. Vi kan derfor ikke innføre regler om dette uten først å gjennomføre en egen høring. Vi noterer oss innspillet og vil ved leilighet vurdere om det bør gjennomføres en høring for å endre forskrift om bruk av kjøretøy slik at regelverket om trekking av én og flere tilhengere kommer klarere til uttrykk.

19.2 Dispensasjoner til forsvaret

Statens vegvesen Region øst etterlyser en forskriftsfesting av de særlige dispensasjonene som er gitt til forsvaret.

Forsvaret er i årenes løp gitt en rekke dispensasjoner som går lengre enn hva kapittel 5 hjemler, både for vekter og dimensjoner og fra kravene ved gjennomføring av lange og brede transporter i gjeldende vedlegg 2 pkt. 3. Vegdirektoratet må vurdere nærmere hvorvidt det er hensiktsmessig å forskriftsfeste alle eller utvalgte unntak som forsvaret er gitt gjennom disse dispensasjonene. Vi nevner i denne forbindelse at det har vært diskutert om myndigheten til å gjøre unntak for forsvaret bør skilles ut i en egen bestemmelse separat fra den alminnelige dispensasjonsmyndigheten som i dag fremgår av gjeldende §§ 5-11 og 6-2. Denne diskusjonen er i skrivende stund ikke konkludert.

19.3 Forskriftsfesting av rundskriv NA 92/33

Region øst etterlyser også forskriftsfesting av midlertidig forhøyet aksellast på anleggs-parseller i henhold til rundskriv NA 92/33.

Rundskriv NA 92/33 delegerer myndighet for midlertidig oppskrivning av tillatt aksellast på anleggsparseller. Gjennom rundskrivet er regionene gitt en slags «§ 6-2-myndighet» til å gi dispensasjoner som går lenger enn kapittel 5 og vedlegg 2 foreskriver for det særlige tilfellet at tillatt aksellast og totalvekt må skrives opp for anleggsområder. Rundskrivet gir ikke bare særlige regler om hvilke aksellaster og totalvekter det kan gis dispensasjon for på anleggsområde, men også en regel om *hvem* som har adgang til å gjøre slikt unntak. Vegdirektoratet har ikke foreslått å forskriftsfeste praksisen som fremgår av dette rundskrivet. Dersom praksisen eventuelt skal forskriftsfestes, må det først gjennomføres en egen høring. Det kan også diskuteres hva slags dispensasjon dette egentlig dreier seg om og hvor i kapittel 5 den hører hjemme.

20. Økonomiske og administrative konsekvenser

Vegdirektoratet har kun mottatt én kommentar som direkte berører de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget. *Statens vegvesen Region nord* kommenterer vedrørende arbeidsmengden for dispensasjonsmyndigheten at de ikke kan se at de foreslåtte endringene vil medføre negative endringer eller merarbeid i arbeidsmengden, og det er ikke noe problem for saksbehandlingen på dispensasjonskontoret.

Vegdirektoratet antar derfor at ingen av instansene har ansett de foreslåtte endringene for å medføre nevneverdige negative konsekvenser. Som beskrevet i høringsnotatet innebærer forslagene ingen endringer som krever anskaffelse av nytt transportmateriell eller begrensninger i adgangen til å benytte transportmateriell som tillates brukt etter gjeldende bestemmelser.

Del IV KONKLUSJONER OG FORSKRIFTSTEKST

1. Konklusjoner

På bakgrunn av drøftelsene i del III, vil Vegdirektoratet gjøre endringene som listes opp i det følgende i regelverket om tillatte vekter og dimensjoner på offentlig veg. Listen er ikke uttømmende, enkelte mindre endringer av begrenset betydning og rene strukturelle endringer som ikke innebærer materielle endringer i forhold til gjeldende regelverk er utelatt.

Overordnede endringer

- Bestemmelsene i gjeldende vedlegg 1 punkt 1 til 5, 7 og 9 og vedlegg 2 punkt 1 til 3 flyttes til forskrift om bruk av kjøretøy kapittel 5. Vedlegg 1 og 2 vil heretter være rene veglister.
- Det gis en egen definisjonsbestemmelse med virkning for kapittel 5 i § 5-2.

Alminnelige bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner på offentlig veg – ny § 5-4

- Krav til akselavstand for at aksler skal anses som enkeltaksler er redusert fra 1,80 til 1,79 meter, både i de alminnelige aksellastbestemmelsene og bestemmelsene om dispensasjon uten og med tidsbegrensning.
- Det vil ikke lenger være tillatt med minsteavstand under 3,00 meter for vogntog bestående av bil med tillatt totalvekt over 3 500 kg med slep- eller påhengsvogn med tillatt totalvekt over 3 500 kg.
- Det gis per nå ikke regler om bruk av løftbare aksler. Disse vil være gjenstand for ny høring i løpet av 2014. Gjeldende praksis fortsetter inntil videre.

Kjøring med større vekter og dimensjoner enn tillatt for vegen etter de alminnelige bestemmelsene, uten dispensasjon, med dispensasjon uten tidsbegrensning og med dispensasjon med tidsbegrensning – ny §§ 5-6 til 5-10

- Kun kjøretøy i kategoriene N2, N3, O3 og O4 kan utføre transport med større dimensjoner enn tillatt for vegen. Kjøretøy som på grunn av godkjenning før 1. januar 1995 ikke har disse betegnelsene i vognkortet, kan også utføre slik transport dersom de faller inn under definisjonen av en av disse kjøretøygruppene.
- Husmoduler, båter og kjøretøy
 - Uttrykket «husmodul» erstatter «brakke» og omfatter både husmoduler, brakker, ferdigbyggede fritidshus og hytter
 - Det kreves ikke lenger dispensasjon på årsbasis for å transportere 2 brakker/ husmoduler eller 2 båter med lengde inntil 22,00 meter og bredde inntil 3,25 meter på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter som ikke er i veggruppe IKKE. Gods kan stikke ut inntil 1,00 meter foran og 1,50 meter bak.
 - Det fremgår også klart av forskriften at største bredde det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til ved transport av husmoduler er 4,20 meter.
 - Rundskriv NA 93/24 med tilhørende dokumenter oppheves, men dispensasjonsmyndigheten vil fortsatt ha anledning til å sette tilsvarende vilkår for gjennomføring av transportene, som for eksempel krav til kjøring om natten, i dispensasjonene.
 - På veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter som ikke er i veggruppe IKKE, vil det heller ikke kreves dispensasjon på årsbasis for transport av kjøretøy på vogntog særlig innrettet for slik transport, med lengde inntil 22,00 meter for vogntog bestående av motorvogn med slep- eller påhengsvogn, og inntil 20,00 meter for semitrailervogntog. Gods kan stikke ut inntil 1,00 meter foran og 1,50 meter bak ved transport på motorvogn med slep- eller påhengsvogn og inntil 1,50 meter bak ved transport med semitrailer.

- Mobilkran, betongpumpebil og liftbil
 - Mobilkran, betongpumpebil og liftbil defineres som henholdsvis «Motorvogn gruppe N2 eller N3 og motorredskap, som ikke er konstruert for transport av gods og som har fastmontert redskap (kran)», «Motorvogn gruppe N2 eller N3 som ikke er konstruert for transport av gods, og som har fastmontert redskap (pumpe)» og «Motorvogn gruppe N2 eller N3 som ikke er konstruert for transport av gods, og som har fastmontert redskap (lift)».
 - Kjøretøyene gis tilsvarende rettigheter som motorredskaper på veger i veggruppe A og B når det gjelder kjøring uten dispensasjon og dispensasjon uten tidsbegrensning, og på veggruppe IKKE for dispensasjon med tidsbegrensning, dog uten lengdebegrensning ved dispensasjon og med et særskilt sporingskrav for kjøretøy med lengde over 14,00 meter
- Transport av udelbart gods
 - «Udelbart gods» skal forstås i samsvar med definisjonen i direktiv 96/53/EF
 - Uttrykket «Trekkbil med plattformtilhenger som har fem eller flere aksler med lik avstand mellom akslene, beregnet på spesielt tungt, udelbart gods (for eksempel transformator)», er endret til «Motorvogn N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene»
 - Uttrykkene «Trekkbil med svanehalssemitrailer med styrbar aksel på semitraileren» og «Trekkbil med svanehalssemitrailer uten styrbar aksel på semitraileren» er endret til henholdsvis «Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren» og «Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren»
 - Største tillatte lengde for «Motorvogn N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene» og «Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren» er økt til 22,00 meter ved kjøring uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning
 - Det vil gjennomføres en ny høring om vilkår for bruk av vogntog som uten gods overskrider de største tillatte dimensjoner for vegen og om samtidig transport av flere udelbare kolli og av udelbare og delbare kolli i løpet av våren 2014, og vil tre i kraft samtidig med resten av revidert kapittel 5
- Det gis en særlig bestemmelse om dispensasjon med tidsbegrensning for tilhengerredskaper med større vekt og/eller dimensjoner enn tillatt for vegen

Gjennomføring av lange og brede transportert – ny §§ 5-11 og 5-12

- Politiets unntak fra forbud mot kjøring i rushtid og i helgene samt påbud om kjøring om natten skal være skriftlige.
- Med unntak av modulvogntog og tømmertransport, kreves det alltid ledsagelse når lengden overstiger 23,50 meter.
- Transporter med lengde over 20,00 meter, med unntak av tømmertransport og modulvogntog, skal ha ledsagelse dersom de ikke kan kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.
- Mobilkran, betongpumpebil og liftbil skal ha ledsagelse dersom bredden er over 3,00 meter, bredden er over 2,75 meter og lengden er over 16,00 meter og når lengden er over 18,00 meter uavhengig av bredde.

- Ledsagerkjøretøy skal være bil med tillatt totalvekt ikke over 4 500 kg. Ledsagerbil skal ha brannslukningsapparat og radiosamband.
- Alle berørte politidistrikter skal være varslet om transporter som krever ledsagelse, men transportør og politiet kan avtale seg imellom hvem som skal foreta underretningen.
- Ved kolonnekjøring tillates maksimalt tre motorvogner eller vogntog i tillegg til ledsagerkjøretøyene, og det skal være minst 1 times avstand mellom kolonnene.

Vinteraksellast, teleløsning m.m. – ny § 5-14

- Tidligere bestemmelser om hvilke aksellaster som kan tillates i lokal forskrift om nedsatt aksellast i teleløsningsperioden er tatt inn igjen i kapittel 5.
- Bestemmelser om dispensasjonsadgang fra lokal forskrift om nedsatt aksellast er tatt inn igjen i kapittel 5. Det kan gjøres unntak både for rutegående transport, gods som lett forringes, herunder slaktemodne dyr, transport av udelbart gods og kjøring med motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil inntil nærmere angitte aksellaster.

Dispensasjoner ut over hva som følger av kapittel 5 – ny § 5-15 nr. 4 og § 6-2 nytt annet ledd

- Region øst sin særskilte kompetanse til å gjøre unntak i enkelttilfelle er flyttet fra § 6-2 til kapittel 5.
- Dispensasjoner ut over det som fremgår av bestemmelsene om dispensasjon uten og med tidsbegrensning, kan kun gis dersom særlig tungtveiende hensyn gjør seg gjeldende, både ved unntak i enkelttilfelle og generelle unntak.

Nye høringer og utsatt oppsummering

- Oppsummering og vedtakelse av bestemmelser som regulerer dispensasjon uten tidsbegrensning på 12-tonnsvegnettet og dispensasjon med tidsbegrensning på 72-tonns- og 100-tonnsvegnettene er utsatt, blant annet som følge av at det i skrivende stund ikke foreligger grunnlag for veglister for disse vegnettene.
- Det vil gjennomføres en ny høring om regler for samlastning av flere udelbare kolli og av delbare og udelbare kolli, og om eventuelle begrensninger i bruksområdet for vogntog som uten gods har større dimensjoner enn tillatt etter de alminnelige bestemmelsene. Høringen vil gjennomføres våren 2014, og nye bestemmelser vil tre i kraft samtidig med resten av revidert kapittel 5.
- Regler om både godkjenning og bruk av løftbare aksler vil sendes på høring i løpet av 2014. Gjeldende praksis vil fortsette inntil nye regler trer i kraft.

2. Forskriftstekst

På bakgrunn av vurderingene i del III og konklusjonene i forrige avsnitt, vil Vegdirektoratet vedta følgende forskriftstekst:

Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet dd. måned 2014 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13 jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 14 (direktiv 85/3/EØF som endret senere ved direktiv 92/7/EØF og erstattet av direktiv 96/53/EF) og nr. 15a (direktiv 2002/7/EF).

Kapittel 5 skal lyde:

§ 5-1 Begrensninger gitt ved registrering m.m.

Kjøretøy må ikke brukes eller tillates brukt med større aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt eller last på tilhengerfeste enn det er registrert for.

For kjøretøy som ikke er registreringspliktig, gjelder fabrikantens vektgaranti tilsvarende.

§ 5-2 Definisjoner

I tillegg til de definisjoner som følger av § 1-2, skal begrepene som gjengis i denne bestemmelsen, når de benyttes i kapittel 5, forstås på følgende måte:

- a. *Vogntog*: Kjøretøykombinasjon bestående av motorvogn tilkoblet slepvogn, påhengsvogn eller semitrailer.
- b. *Modulvogntog*: Kjøretøykombinasjoner bestående av motorvogner N2 og N3, tilhengere O3 og O4 og semitrailere O3 og O4 som er i samsvar med dimensjonene i rådsdirektiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2002/7/EF.
- c. *Udelbart gods*: Gods som ikke kan deles opp i to eller flere lastenheter med henblikk på vegtransport uten urimelige kostnader eller fare for skade og som på grunn av sine dimensjoner eller vekt ikke kan transporteres av motorvogner eller vogntog som i alle henseender er i samsvar med bestemmelsene i § 5-4.

Plater, container eller annen storbeholder regnes ikke som udelbart gods, med mindre annet følger av denne forskrift. En container som er innredet eller som utfører en arbeidsoppgave (for eksempel kontor, mobilt verksted eller mobilt sykehus), anses likevel som udelbart gods selv om den transporteres med slikt tilbehør som er naturlig for dens funksjon.

Med mindre annet følger direkte av denne forskriften, regnes det ikke som transport av udelbart gods dersom flere lastenheter plasseres etter hverandre og kjøretøyet eller vogntoget med dette overskrider største tillatte lengde for offentlig veg. Det regnes heller ikke som transport av udelbart gods dersom det plasseres flere lastenheter ved siden av hverandre og bredden på kjøretøyet eller vogntoget med dette overskrider største tillatte bredde for offentlig veg.

- d. *Husmodul*: Ferdigbygde bygningsenheter eller -seksjoner, rom eller deler av rom uten innredning eller med slik innredning som er naturlig for dens funksjon.
- e. *Mobilkran*: Motorvogn gruppe N2 eller N3 og motorredskap, som ikke er konstruert for transport av gods og som har fastmontert redskap (kran).
- f. *Betongpumpebil*: Motorvogn gruppe N2 eller N3 som ikke er konstruert for transport av gods, og som har fastmontert redskap (pumpe).
- g. *Liftbil*: Motorvogn gruppe N2 eller N3 som ikke er konstruert for transport av gods, og som har fastmontert redskap (lift).
- 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.
- 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.
- 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.

§ 5-3 *Bruk av offentlig veg, dispensasjoner*

1. Kjøretøy og vogntog må ikke brukes eller tillates brukt på offentlig veg med større vektorer eller dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Hvis ikke må det være gitt dispensasjon. Slik dispensasjon er likevel ikke nødvendig for kjøretøy i internasjonal transport på veg angitt som Bk10 19,50-veg i veglister gitt med hjemmel i denne paragraf nr. 2 bokstav a når direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF er oppfylt.
2. Denne forskrift har to vedlegg. Disse vil komme i ny utgave hvert år.
 - a. Vedlegg 1
 1. Vedlegg 1 inneholder veglister som angir hvilke totalvektor og dimensjoner som er tillatt på den enkelte riksvegstreking uten dispensasjon. Vedlegget inneholder også en egen riksveglister for tømmertransport med tillatt vogntoglengde 24,00 meter og tillatt totalvekt inntil 60 tonn, samt riksveglister for modulvogntog med tillatt lengde inntil 25,25 meter og tillatt totalvekt inntil 60 tonn.
 2. Regionvegkontoret kan utarbeide tilsvarende veglister for fylkesveger og kommunale veger. Slike veglister er del av denne forskrift.
 - b. Vedlegg 2
 1. Vedlegg 2 inneholder veglister som angir riksvegstrekinger hvor det kan tillates kjøring med spesialkjøretøy eller spesialvogntog som har større vektorer 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. Regionvegkontoret kan utarbeide tilsvarende veglister for fylkesveger og kommunale veger. Slike veglister er del av denne forskrift.
3. Ved måling av de største tillatte dimensjoner gjelder følgende:
 - a. De største tillatte dimensjoner som angis i dette kapitlet skal måles uten positiv toleranse. Det samme gjelder dimensjoner angitt i dispensasjon gitt med hjemmel i dette kapittel og § 6-2 annet ledd.
 - b. I angivelse av kjøretøyets eller vogntogets lengde og bredde i dette kapitlet er gods medregnet dersom ikke annet fremgår av annen bestemmelse.
4. Når det i dette kapitlet omtales tilhenger, slepvogn, påhengsvogn og semitrailer, omfattes også tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap med mindre annet fremkommer direkte av annen bestemmelse.

Når det i dette kapitlet omtales motorvogn N2 og N3, omfattes også lastebil og trekkbil registrert første gang før 1. januar 1995 med tillatt totalvekt over 3 500 kg. Når det i dette kapitlet omtales slepvogn O3 og O4, påhengsvogn O3 og O4 eller semitrailer O3 og O4 omfattes også slepvogn, påhengsvogn eller semitrailer registrert første gang før 1. januar 1995 med tillatt totalvekt over 3 500 kg.

§ 5-4 Nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg

1. Tillatt aksellast, boggilast og trippelboggilast for offentlig veg

a. Aksellasttabell:

Største tillatte aksellast og last fra akselkombinasjon på veger i de forskjellige bruksklasser (Bk) er angitt i tabell 1. Aktuell aksellast kan begrenses ut fra det som er angitt i kjøretøyets vognkort.

Tabell 1

Aksel/ akselkombinasjon	Akselavstand i meter	Tonn			
		Bk10	BkT8	Bk8	Bk6
Aksellast (frirullende hjul)		10	8	8	6
Aksellast drivaksel		11,5 ¹	8	8	6
Last fra to aksler	1,30 – 1,79 (boggi)	18 ^{1, 2}	14	12	9
	1,20 – 1,29 (boggi)	16	12	12	9
	0,80 – 1,19	15	11,5	11,5	8,5
	Under 0,80	10	8	8	6
Trippelboggi	1,30 – 1,79 ³	24	19	16	12
	1,00 – 1,29 ⁴	22	18	16	12
	Under 1,00 ⁴	16	12	12	9

1 11,5 tonn bare på én drivaksel

2 19 tonn på motorvogn når drivakselen har tvillingmonterte hjul og luftfjæring eller tilsvarende fjæring iht. direktiv 96/53/EF, eller når hver drivaksel har tvillingmonterte hjul og ingen av akslene overskrider 9,5 tonn

3 Begge avstander

4 En eller begge avstander

b. Fordeling av lasten i boggi eller trippelboggi:

I akselkombinasjoner med to eller tre aksler må ikke vekten fra noen aksel overskride den aksellast som er tillatt etter tabellen under a.

c. Buss:

Aksellasten for buss med luftfjæring eller tilsvarende fjæring, jf. fotnote 2 til aksellasttabellen under a, kan økes med 1 tonn på veger i Bk8 og høyere, men ikke ut over 11,5 tonn på drivaksel. Boggilasten kan økes med 2 tonn, men ikke ut over 14 tonn i Bk8 og T8 og 19 tonn i Bk10.

2. Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy på offentlig veg

Største tillatte vekt av enkeltkjøretøy på vegger i de forskjellige bruksklasser er angitt i tabell 2. Aktuell tillatt kjøretøyvekt kan begrenses ut fra aksellasttabellen (tabell 1) og det som er angitt i kjøretøyets vognkort.

Tabell 2 Kjøretøyvekttabell

Tabell 2

		Tonn					
		Bk10		BkT8		Bk8	Bk6
		50	42	50	40	32	28
Motorvogn med 2 aksler		19	19	16	16	16	12
Motorvogn med 3 aksler		26	26	22	22	20	16
Motorvogn med 4 aksler og flere ^{1,2,3} og avstand fra første til siste aksel	mindre enn 5,40 m	26	26	22	22	20	16
	5,40 m – 5,59 m	30	30	26	26	22	16
	5,60 m – 5,79 m	31	31	27	27	23	17
	5,80 m eller større	32	32	28	28	24	18
Leddbuss		28	28	24	24	24	18
Slep vogn og dolly med semitrailer med 2 aksler		20	20	16	16	16	12
Slep vogn og dolly med semitrailer med 3 aksler		28	25	22	22	19	15
Slep vogn og dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere		30	25	28	24	19	17
Påhengsvogn/ semitrailer med 1 aksel ⁴		10	10	8	8	8	6
Påhengsvogn/ semitrailer med 2 aksler ⁴		18	18	14	14	12	9
Semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 m med tvillingmonterte hjul der siste akselen er tvangsstyrt ^{4,5}		20	20	16	16	16	12
Påhengsvogn/ semitrailer med 3 aksler og flere ⁴		24	24	19	19	16	12
Semitrailer med boggi med boggiavstand 1,30 – 1,79 m og en etterfølgende tvangsstyrt ⁵ , og der minst de faste akslene har tvillingmonterte hjul ⁴		27	27	22	22	20	15

1 Både fotnote 2 og 3 må være oppfylt. Hvis ikke, er tillatt vekt som for 3-akslet motorvogn.

2 Under forutsetning av at drivakselen har tvillingmonterte hjul og luftfjæring i henhold til direktiv 96/53/EF, eller hver drivaksel har tvillingmonterte hjul og ingen av akslene overstiger 9,5 t

3 Under forutsetning av 2 styrende aksler der den ene kan være friksjonsstyrt

4 Sum aksellast

5 Tvangsstyring er et system der tilhengerens aksler styres automatisk når vinkelen mellom lengdeakslene på bil og tilhenger endres. Joystick- og friksjonsstyring er ikke å betrakte som tvangsstyring.

3. Tillatt aktuell totalvekt på offentlig veg
- Tillatt aktuell totalvekt for de forskjellige vogntog på de forskjellige bruksklasser er oppført i tabell 3a og 3b og er avhengig av minsteavstanden. Med minsteavstand menes avstanden fra bakerste aksel på motorvogn til fremste aksel på tilhenger.
 - Motorvognens og tilhengerens tillatte aktuelle vekter begrenses eventuelt av aksellasttabellen, tabell 1, kjøretøyvekttabellen, tabell 2 og tillatte vekter etter vognkortet.

Vogntogvekten begrenses eventuelt av slike tillatte vekter etter motorvognens vognkort samt andre krav som gjelder vogntogvekter i forskrift om bruk av kjøretøy.

Tillatt aktuell vogntogvekt kan fordeles på kjøretøyene i vogntoget innenfor de rammene som er nevnt foran.

For vogntog bestående av motorvogn M2 eller M3 med slepvogn eller påhengsvogn skal minsteavstanden ikke være mindre enn 3,00 meter. Det samme gjelder vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 med slepvogn eller påhengsvogn O3 eller O4.

Tabell 3a Totalvektstabell for vogntog bestående av motorvogn med slepvogn

Vogntog bestående av		Minsteavstand, m	Tonn					
			Bk10		BkT8		Bk8	Bk6
Motorvogn med	Slepvogn¹ med		50	42	50	40	32	28
2 aksler	2 aksler ¹	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	39	39	32	32	32	24
	3 aksler ¹	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	47	42	38	38	32	27
	4 aksler og flere ¹	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	47	42	40	40	32	28
3 aksler	2 aksler ¹	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 til og med 3,69	40	40	38	38	30	24
		3,70 og større	46	42	38	38	32	27
	3 aksler ¹	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 til og med 3,69	47	42	44	40	32	28
		3,70 og større	50	42	44	40	32	28
	4 aksler og flere ¹	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 og større	50	42	50	40	32	28
	4 aksler og flere	2 aksler ¹	Mindre enn 3,00	32	32	28	28	24
3,00 til og med 3,69			47	42	43	40	32	28
3,70 og større			50	42	43	40	32	28
3 aksler og flere ¹		Mindre enn 3,00	32	32	28	28	24	18
		3,00 og større	50	42	50	40	32	28

¹ Gjelder ikke for slepvogn hvor samtlige innbyrdes akselavstander er under 3,00 meter. For disse gjelder vogntogvekten som for vogntog med påhengsvogn/semitrailer med 3 aksler etter tabell 3b.

Tabell 3b Totalvektstabell for vogntog bestående av motorvogn med påhengsvogn eller semitrailer

Vogntog bestående av:		Minsteavstand, m	Tonn					
Motorvogn med	Påhengsvogn / semitrailer med		Bk10		BkT8		Bk8	Bk6
			50	42	50	40	32	28
2 aksler	1 aksel	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	29	29	24	24	24	18
	2 aksler	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 til og med 3,19	34	34	30	30	26	21
		3,20 til og med 3,39	35	35	30	30	27,1	21
		3,40 til og med 3,69	36	36	30	30	28	21
		3,70 og større	37	37	30	30	28	21
	2 aksler i avstand over 1,79 m	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 til og med 3,39	37	36	32	32	28	23
		3,40 til og med 3,69	38	36,8	32	32	28,6	24
		3,70 og større	39	37,4	32	32	29	24
		3,70 og større	39	37,4	32	32	29	24
	3 aksler og flere ²⁾	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 til og med 3,39	37	36	35	35	28	23
		3,40 til og med 3,69	38	36,8	35	35	28,6	24
		3,70 til og med 3,99	39	37,4	35	35	29	24
		4,00 til og med 4,29	40	37,9	35	35	29,4	24
		4,30 til og med 4,59	41	38,5	35	35	29,8	24
		4,60 til og med 4,89	42	39,1	35	35	30,3	24
		4,90 til og med 5,29	43	39,7	35	35	30,7	24
5,30 til og med 5,69		46	40,5	35	35	31,4	24	
5,70 til og med 6,09		46	41,3	35	35	32	24	
6,10 og større	46	42	35	35	32	24		
3 aksler	1 aksel	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 til og med 3,19	33	33	30	30	26	21
		3,20 til og med 3,59	34	34	30	30	26,7	21
		3,60 til og med 3,99	35	35	30	30	27,4	21
		4,00 til og med 4,39	36	36	30	30	28	21
	2 aksler	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 til og med 3,29	37	36	36	36	28	24
		3,30 til og med 3,59	38	36,6	36	36	28,4	24
		3,60 til og med 3,89	39	37,1	36	36	28,9	24
		3,90 til og med 4,09	40	37,7	36	36	29,3	24
		4,10 til og med 4,29	41	38,1	36	36	29,6	24
		4,30 til og med 4,49	42	38,4	36	36	29,9	24
		4,50 til og med 4,69	43	38,8	36	36	30,2	24
		4,70 til og med 5,19	44	39,2	36	36	30,5	24
		5,20 til og med 5,69	44	40	36	36	31,3	24
		5,70 til og med 6,19	44	41	36	36	32	24
		6,20 og større	44	42	36	36	32	24

2) Gjelder også for slepvogn hvor samtlige innbyrdes akselavstander er under 3,00 meter.

Tabell 3b forts.

Vogntog bestående av		Minsteavstand, m	Tonn								
Motorvogn med	Påhengsvogn / semitrailer med		Bk10		BkT8		Bk8	Bk6			
			50	42	50	40	32	28			
3 aksler	2 aksler i avstand over 1,79 m	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15			
		3,00 til og med 3,29	41	39	38	38	30	25			
		3,30 til og med 3,59	42	39,5	38	38	30,4	25,5			
		3,60 til og med 3,89	43	40	38	38	30,8	26			
		3,90 til og med 4,19	44	40,5	38	38	31,2	26,5			
		4,20 til og med 4,49	45	41	38	38	31,6	27			
		4,50 og større	46	41,5	38	38	32	27			
	3 aksler og flere ²⁾		Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15		
			3,00 til og med 3,29	41	39	41	39	30	25		
			3,30 til og med 3,59	42	39,5	41	39,3	30,4	25,5		
			3,60 til og med 3,89	43	40	41	39,7	30,8	26		
			3,90 til og med 4,19	44	40,5	41	40	31,2	26,5		
			4,20 til og med 4,49	45	41	41	40	31,6	27		
			4,50 til og med 4,79	46	41,5	41	40	32	27		
			4,80 til og med 5,09	47	42	41	40	32	27		
			5,10 til og med 5,39	48	42	41	40	32	27		
			5,40 til og med 5,69	49	42	41	40	32	27		
			5,70 og større	50	42	41	40	32	27		
			4 aksler og flere	1 aksel	Mindre enn 3,00	32	32	28	28	24	18
					3,00 til og med 3,29	38	36	36	36	28	23
3,30 til og med 3,59	39	36,5			36	36	28,4	23,5			
3,60 til og med 3,89	40	37			36	36	28,9	24			
3,90 til og med 4,19	41	37,5			36	36	29,3	24			
4,20 til og med 4,69	42	38			36	36	29,8	24			
4,70 til og med 5,19	42	39			36	36	30,5	24			
5,20 til og med 5,69	42	40			36	36	31,3	24			
5,70 til og med 6,39	42	41			36	36	32	24			
6,40 og større	42	42		36	36	32	24				
2 aksler		Mindre enn 3,00		32	32	28	28	24	18		
		3,00 til og med 3,39		42	38	42	38	29	25		
		3,40 til og med 3,79		43	38,8	42	38,7	29,7	25,6		
		3,80 til og med 4,09		44	39,6	42	39,4	30,4	26,1		
		4,10 til og med 4,39		45	40,2	42	40	30,9	26,6		
		4,40 til og med 4,69		46	40,8	42	40	31,5	27		
		4,70 til og med 4,99		47	41,4	42	40	32	27		
		5,00 til og med 5,29		48	42	42	40	32	27		
		5,30 til og med 5,59		49	42	42	40	32	27		
5,60 og større	50	42		42	40	32	27				
2 aksler i avstand over 1,79 m, 3 aksler og flere ²⁾		Mindre enn 3,00		32	32	28	28	24	18		
		3,00 til og med 3,39		46	40	46	40	31	27		
		3,40 til og med 3,79		48	41,5	47	40	32	27,5		
		3,80 til og med 4,19		49	42	47	40	32	28		
		4,20 og større		50	42	47	40	32	28		

2) Gjelder også for slepvogn hvor samtlige innbyrdes akselavstander er under 3,00 meter.

4. Tillatt kjøretøy- og vogntoglengde for offentlig veg
- a. Offentlige veger har ulike tillatte største lengder. For den enkelte vegstrekning er slike lengder fastsatt i riksveglisten gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a og i veglister for fylkes- og kommunale veger. Følgende lengder er tillatt for enkeltkjøretøy og vogntog dersom ikke mindre lengde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i vegliste.

Tabell 4

Kjøretøy/vogntogtype	Tillatt lengde i meter		
	19,50 m-veger	15 m-veger	12,40 m-veger
Motorvogn unntatt buss	12,00	12,00	12,00
Tilhenger, unntatt semitrailer og slepvogn til bruk i 24,00 meter tømmervogntog	12,00	12,00	12,00
Motorvogn med semitrailer	17,50	15,00	12,40
Motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn	19,50	15,00	12,40
Buss med 2 aksler ³	13,50 ^{1,2}	13,50 ^{1,2}	12,40
Buss med 3 aksler eller flere ³	15,00 ¹	15,00 ¹	12,40 ⁴
Leddbuss ³	18,75	15,00	12,40
Buss med slepvogn eller påhengsvogn	18,75	15,00	12,40

1 12,40 m for buss som er innrettet for kombinert transport av personer og gods ut over bagasje og som ikke innehar nasjonalt eller internasjonalt ruteløyve

2 For buss registrert før 9. mars 2004 er tillatt lengde 15,00 meter. Dette gjelder inntil 1. januar 2021.

3 Når buss registrert fra og med 9. mars 2004 står stille skal et vertikalt plan som tangerer kjøretøyets side (på den siden av kjøretøyet som vender ut fra sirkelen) og den ytterste sirkelradien, defineres ved å merke opp en linje på bakken. For leddbusser skal begge de to stive leddseksjonene plasseres parallelt med planet. Når kjøretøyet så kjøres inn i sirkelen, må ingen deler av kjøretøyet gå utenfor dette planet med mer enn 0,60 meter.

4 På strekningen Fv. 63 Stigseterøra-Istedalssetra (Trollstigen) kan buss med tre aksler ha lengde inntil 13,10 m når den har tvangsstyrt aksel. Dokumentasjon for at bussen har slik aksel må medbringes og kunne fremvises ved forespørsel. Dokumentasjonen skal være utstedt av enten kjøretøyets produsent eller registreringslandets veg- eller kjøretøymyndighet, være på norsk eller engelsk og omtale det konkrete kjøretøyet. Kjøringen skal kun foregå med sittende passasjerer.

- b. For kjøretøy og vogntog som spesifisert ovenfor, gjelder dessuten følgende:

1. Motorvogner og vogntog skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 5,30 meter.

En et semitrailervogntog med lengde inntil 17,50 meter skal anses å oppfylle kravene i første ledd dersom semitrailerens akselavstand ikke overstiger

$$\sqrt{(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + L/2)^2}$$

der L er semitrailerens bredde, og akselavstanden i dette nummer måles som avstanden mellom akselen til semitrailerens kingbolt og den ikke-styrende boggiens midtlinje.

2. Avstanden målt mellom senter king-pin og semitrailerens bakerste punkt målt langs senterlinjen skal ikke overstige 12,00 meter.
3. Den horisontalt målte avstand mellom senter king-pin og et vilkårlig punkt på semitrailerens forende må ikke overstige 2,04 meter
4. For vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn, skal avstanden målt parallelt med vogntogets lengdeakse fra lastbærerens forreste utvendige punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste utvendige punkt minus avstanden mellom motorvognens

bakerste punkt til tilhengerens forreste punkt ikke overstige 15,65 meter.

5. For vogntog som nevnt i nr. 4 skal avstanden målt parallelt med vogntogets lengdeakse, fra lastbærerens forreste utvendige punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste utvendige punkt ikke overstige 17,15 meter.

6. For vogntog bestående av motorvogn kategoriene M2 og M3 med slepvogn eller påhengsvogn skal avstanden mellom bakerste aksel på motorvogn til forreste aksel på tilhenger (minsteavstand) ikke være mindre enn 3,00 meter. Det samme gjelder for vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 med slepvogn eller påhengsvogn O3 eller O4.

5. Tillatt kjøretøybredde på offentlig veg

- a. Største tillatte bredde for kjøretøy på offentlig veg er 2,55 meter hvis ikke mindre bredde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i vegliste.
- b. For kjøretøy med skappåbygg – fast eller avtagbart – spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur hvor hver sidevegg inklusive isolasjon er minst 45 mm tykk, er største tillatte bredde 2,60 meter på veger som ellers er tillatt for 2,55 meter.

§ 5-5 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg

1. Særlige bestemmelser om transport av tømmer

- a. Transport av tømmer med motorvogn og slepvogn kan utføres med 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 gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.
- b. Vogntoget må være særlig innrettet for transport av tømmer. Høyden på slepvognen må ikke være mer enn 4,00 meter dersom vogntoget er lengre enn 19,50 meter.
- c. Vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med vogntoglengde mellom 19,50 og 24,00 meter, skal fra plassering på linje kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.
- d. Ordningen omfatter sagtømmer, skurtømmer, rundtømmer med små dimensjoner, massevirke og slipvirke. Flis er ikke massevirke.
- e. Transport av returgoods på vogntog med lengde mellom 19,50 og 24,00 meter er tillatt i forbindelse med tømmertransport i henhold til bestemmelsene her. Ved slik transport skal det på forlangende godtgjøres at transporten er en returtransport ved at den forutgående tømmertransporten dokumenteres med fraktbrev eller lignende.
- f. Tillatt totalvekt for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med minst 7 aksler
 1. Største tillatte totalvekt ved transport av tømmer fremgår av veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.
 2. På veger hvor største tillatte totalvekt for transport av tømmer er angitt som 60 tonn, tillates slike totalvekter som angitt i nr. 3 bokstav a.
 3. På veger hvor største tillatte totalvekt for transport av tømmer er angitt som 56 tonn, tillates slike totalvekter som angitt i nr. 3 bokstav a inntil 56 tonn.

4. Tømmervogntog med større totalvekt enn 50 tonn skal ha lengde uten gods minst 21,50 meter.
5. Ved returtransport i henhold til bokstav e er største tillatte totalvekt 50 tonn
- g. Tillatt totalvekt for slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt større enn 50 tonn
 1. For slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 60 tonn, er største tillatte totalvekt 36 tonn, dersom slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 8,01 m. For slepvogn med avstand fra første til siste aksel mindre enn 8,01 meter, tillates slik totalvekt som angitt i nr. 3 bokstav b.
 2. For slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 56 tonn etter bokstav f. nr. 3, er største tillatte totalvekt 32 tonn dersom slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 5,80 meter.
 3. Slepvoanen skal ha to styrende aksler.
 4. Ved transport av returgoods skal slepvognens totalvekt ikke overstige 30 tonn.
2. Særlige bestemmelser om modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter og totalvekt inntil 60 tonn

Frem til 1. juni 2017 gjelder i tillegg følgende særbestemmelser for modulvogntog på nærmere oppgitte strekninger på offentlig veg:

 - a. Tillatte modulvogntog er:
 1. Motorvogn N2 og N3 påkoblet en «dolly» med en semitrailer O3 og O4
 2. Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 påkoblet en påhengsvogn O3 og O4
 3. Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 med vekselsbeholder/ container/ skap påkoblet en semitrailer O3 og O4.
 - b. Et modulvogntogs lengde må ikke overstige 25,25 m.
 - c. For modulvogntog hvor avstanden mellom første og siste aksel er 19,00 meter eller mer, er største tillatte totalvekt 60 tonn.
 - d. Ved bruk av modulvogntog gjelder i tillegg:
 1. Vogntoget skal ikke ha mer enn to ledd som vogntogets deler kan dreies om i horisontalplanet.
 2. Alle kjøretøy som inngår i modulvogntog skal ha ABS-bremser.
 3. Et modulvogntog skal fra plassering på linje kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 16,50 meter og 7,50 meter.
 4. Trekking av inntil to tilhengere tillates.
 - e. Farlig gods, i henhold til forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods, vil ikke være tillatt å frakte på modulvogntog.
3. I tillegg til de vekter som følger av § 5-4 nr. 2 og 3, gjelder følgende for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog med tillatt totalvekt over 50 tonn etter denne paragraf nr. 1 og 2:

- a. Tillatt totalvekt for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog

Minsteavstand	Avstand fra første til siste aksel i meter	Totalvekt i tonn
3,00 – 3,69 m	Mindre enn 16,00	Som for Bk10/50
Tømmervogntog og modulvogntog bestående av motorvogn med dolly og semitrailer, med minsteavstand 3,70 m eller større, og øvrige modulvogntog uavhengig av minsteavstander	16,00 eller større	50
	15,60 eller mindre	50
	15,61 – 16,00	51
	16,01 – 16,20	52
	16,21 – 16,60	53
	16,61 – 17,00	54
	17,01 – 17,40	55
	17,41 – 17,80	56
	17,81 – 18,20	57
	18,21 – 18,60	58
	18,61 – 18,99	59
	19,00 eller større	60

- b. Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy som inngår i vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog

	Avstand fra første til siste aksel	Totalvekt i tonn
Slepvo ¹ og dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere	mindre enn 5,80 m	30
	5,80 m – 6,35 m	32
	6,36 m – 6,90 m	33
	6,91 m – 7,45 m	34
	7,46 m – 8,00 m	35
	8,01 m eller større	36

¹ Under forutsetning av 2 styrende aksler. Dersom slevog¹en ikke har 2 styrende aksler, er største tillatte totalvekt 30 tonn uavhengig av avstand fra første til siste aksel

4. På motorvogn og semitrailer i innenlands transport av 45-fots container med delbart gods direkte fra eller til skip eller jernbane og frem til bestemmelsesstedet tillates en større avstand enn 12,00 meter fra senter king-pin til semitrailerens bakre begrensning. Største tillatte lengde for motorvogn med semitrailer som angitt i § 5-4 nr. 4 bokstav a nr. 1 skal ikke overskrides. Slik transport er kun tillatt mellom nærmeste egnede jernbanestasjon eller laste- og lossehavn og bestemmelsessted. Transport av tom 45-fots container mellom bestemmelsessted og lagringsplass er likevel tillatt.
5. Buss kan ha reservehjul, sykkelstativ eller annet utstyr som rager inntil 0,60 meter bakover i tillegg til største tillatte lengde. Utstyret må være plassert symmetrisk om bussens lengdeakse og ikke være bredere enn 1,60 meter.
6. Landbruksmaskin kan forflyttes over kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk med bredde inntil 3,50 meter. Aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og lengde må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.

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

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

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

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

§ 5-7 Kjøring med større lengde eller bredde uten dispensasjon for motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil og transport av udelbart gods

Når aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a, kan følgende kjøretøy brukes med slik lengde og bredde som fastsatt i tabellene i denne paragraf, på veier som ikke er i veggruppe IKKE:

1. Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som er konstruert med større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Tabellen nedenfor angir de største tillatte dimensjoner.

Motorvogn	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorredskap	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25
Mobilkran, betongpumpebil, liftbil	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25

2. Vogntog spesielt innrettet for transport av udelbart gods, og som med eller uten gods har større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. Tabellen i bokstav a angir hvilke kjøretøy og vogntogtyper det er tillatt å bruke og de største tillatte dimensjoner med og uten gods.

a. Tabell

Vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren	20,00	3,25	17,50	3,00

- b. Motorvogn N2 og N3 må ha bredde på minst 2,30 meter dersom den skal trekke tilhenger som med eller uten gods er bredere enn 2,55 meter. Motorvognens bredde kan ikke overstige 2,55 meter.

3. Transport av udelbart gods med motorvogn N2 og N3 og tilhenger O3 og O4 når godset er lengre eller bredere enn lastebilen eller tilhengeren. Lengde og bredde uten gods må ikke overskride det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. Tabellen i bokstav a angir tillatte kjøretøy og vogntogtyper og største tillatte dimensjoner med og uten gods.

a. Tabell

Motorvogn/vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar slep- eller påhengsvogn O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	19,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4	20,00	3,25	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med vanlig semitrailer O3 og O4	20,00	3,25	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med vanlig	19,50	3,25	19,50	2,55

slep- eller påhengsvogn O3 og O4				
Motorvogn N2 og N3	12,00	3,25	12,00	2,55

- b. Motorvogn N2 og N3 må ha bredde på minst 2,30 meter dersom den skal trekke tilhenger som med eller uten gods er bredere enn 2,55 meter. Motorvognens bredde kan ikke overstige 2,55 meter.

§ 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning

1. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Tabellen i bokstav a angir de største tillatte dimensjoner.

a. Tabell

Motorvogn	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorredskap	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25
Mobilkran, betongpumpebil, liftbil	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	Ingen lengdebegrensning	3,25

- b. Mobilkran, betongpumpebil og liftbil med dimensjoner som ikke utløser krav til ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-11 nr. 3, skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler på henholdsvis 15,00 og 7,00 meter. Når lengden er over 14,00 meter må det dokumenteres fra fabrikanten at sporingskravet er oppfylt før dispensasjon kan utstedes.

2. Dispensasjon uten tidsbegrensning for kjøring på veggruppe A og B kan gis til:
- 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.
 - Transport av udelbart gods på vogntog som omhandlet i bokstav a.
 - Tabellen nedenfor angir hvilke kjøretøy og vogntog det er tillatt å bruke, og de største tillatte dimensjoner med og uten gods.

Vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren	22,00	3,25	22,00	3,00

Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren	20,00	3,25	17,50	3,00
--	-------	------	-------	------

d. Motorvogn N2 og N3 må ha en bredde på minst 2,30 meter dersom den skal trekke en tilhenger som med eller uten gods er bredere enn 2,55 meter.

3. Tillatt aksellast og last fra akselkombinasjon for dispensasjon uten tidsbegrensning på offentlig veg

a. Tabell for tillatt aksellast

	Akselavstand i meter	Veggruppe A			Veggruppe B		
		Bk10	BkT8	Bk8	Bk10	BkT8	Bk8
Aksellast	-	11	9	9	11	9	9
Aksellast	Drivaksel	12 ¹	9	9	12 ¹	9	9
Boggilast	1,30 – 1,79 ²	21 ¹	16	16	20 ¹	14	14
Boggilast	1,20 – 1,29	20	16	16	19	14	14
Trippelboggilast	1,30 – 1,79	26 ¹	22	19	24 ¹	19	16
Trippelboggilast	1,20 – 1,29 ³	24	22	19	22	19	16
Trippelboggilast	Under 1,20 ³	22	20	17	20	17	14

1 12 tonn kun på én aksel

2 Begge avstander

3 En eller begge avstander

b. Tillatt totalvekt ved dispensasjon uten tidsbegrensning på offentlig veg

Totalvekten blir beregnet etter den totale akselavstand og etter de innbyrdes akselavstander i de enkelte akselkombinasjoner slik det fremkommer i totalvektstabellen i bokstav a.

Totalvekten beregnes ved å gange med:

1,3 for veggruppe A – maksimalt 65 tonn totalvekt

1,2 for veggruppe B – maksimalt 60 tonn totalvekt

De utregnede verdier for totalvekten forhøyes til nærmeste hele tonn.

Aksellasten forhøyes til nærmeste 100 kg.

Ved større akselavstand enn 16 meter regnes den totalvekten som svarer til 16 meter.

Totalvektstabell

Akselavstand i meter	Maks totalvekt i tonn				
	Bk10		BkT8	Bk8	Bk6
	50	42	39	31,5	27,5
1,81-2,50	18,2	18,2	18,0	14,5	10,5
2,51-2,60	18,4	18,4	18,0	14,6	10,6
2,61-2,80	18,8	18,8	18,0	14,9	10,9
2,81-3,00	19,3	19,3	18,0	15,2	11,2
3,01-3,20	19,8	19,8	18,0	15,5	11,5
3,21-3,40	20,2	20,2	20,2	15,9	11,9
3,41-3,60	20,7	20,7	20,7	16,2	12,2
3,61-3,80	21,1	21,1	21,1	16,5	12,5
3,81-4,00	21,6	21,6	21,6	16,8	12,8
4,01-4,20	22,1	22,1	22,1	17,1	13,1

4,21-4,40	22,5	22,5	22,5	17,4	13,4
4,41-4,60	23,0	23,0	23,0	17,7	13,7
4,61-4,80	23,4	23,4	23,4	18,0	14,0
4,81-5,00	23,9	23,9	23,9	18,3	14,3
5,01-5,20	24,4	24,4	24,4	18,6	14,6
5,21-5,40	24,8	24,8	24,8	19,0	15,0
5,41-5,60	25,3	25,3	25,3	19,3	15,3
5,61-5,80	25,7	25,7	25,7	19,6	15,6
5,81-6,00	26,2	26,2	26,2	19,9	15,9
6,01-6,20	26,7	26,7	26,7	20,2	16,2
6,21-6,40	27,1	27,1	27,1	20,5	16,5
6,41-6,60	27,6	27,6	27,6	20,8	16,8
6,61-6,80	28,0	28,0	28,0	21,1	17,1
6,81-7,00	28,5	28,5	28,5	21,4	17,4
7,01-7,20	29,0	28,8	28,8	21,7	17,7
7,21-7,40	29,5	29,1	29,1	22,1	18,1
7,41-7,60	30,0	29,4	29,4	22,4	18,4
7,61-7,80	30,5	29,7	29,7	22,7	18,7
7,81-8,00	31,0	30,0	30,0	23,0	19,0
8,01-8,20	31,5	30,3	30,3	23,3	19,3
8,21-8,40	32,0	30,6	30,6	23,5	19,5
8,41-8,60	32,5	30,9	30,9	23,8	19,8
8,61-8,80	33,0	31,2	31,2	24,0	20,0
8,81-9,00	33,5	31,5	31,5	24,3	20,3
9,01-9,20	34,0	31,8	31,8	24,5	20,5
9,21-9,40	34,5	32,1	32,1	24,8	20,8
9,41-9,60	35,0	32,4	32,4	25,0	21,0
9,61-9,80	35,5	32,7	32,7	25,3	21,3
9,81-10,00	36,0	33,0	33,0	25,5	21,5
10,01-10,20	36,5	33,3	33,3	25,8	21,8
10,21-10,40	37,0	33,6	33,6	26,0	22,0
10,41-10,60	37,5	33,9	33,9	26,3	22,3
10,61-10,80	38,0	34,2	34,2	26,5	22,5
10,81-11,00	38,5	34,5	34,5	26,8	22,8
11,01-11,20	39,0	34,8	34,8	27,0	23,0
11,21-11,40	39,5	35,1	35,1	27,3	23,3
11,41-11,60	40,0	35,4	35,4	27,5	23,5
11,61-11,80	40,5	35,7	35,7	27,8	23,8
11,81-12,00	41,0	36,0	36,0	28,0	24,0
12,01-12,20	41,5	36,3	36,2	28,2	24,2
12,21-12,40	42,0	36,6	36,3	28,4	24,4
12,41-12,60	42,5	36,9	36,5	28,5	24,5
12,61-12,80	43,0	37,2	36,6	28,7	24,7
12,81-13,00	43,5	37,5	36,8	28,9	24,9
13,01-13,20	44,0	37,8	36,9	29,1	25,1
13,21-13,40	44,5	38,1	37,1	29,2	25,2
13,41-13,60	45,0	38,4	37,2	29,4	25,4
13,61-13,80	45,5	38,7	37,4	29,6	25,6

13,81-14,00	46,0	39,0	37,5	29,8	25,8
14,01-14,20	46,5	39,3	37,7	29,9	25,9
14,21-14,40	47,0	39,6	37,8	30,1	26,1
14,41-14,60	47,5	39,9	38,0	30,3	26,3
14,61-14,80	48,0	40,2	38,1	30,5	26,5
14,81-15,00	48,5	40,5	38,3	30,6	26,6
15,01-15,20	49,0	40,8	38,4	30,8	26,8
15,21-15,40	49,5	41,1	38,6	31,0	27,0
15,41-15,60	50,0	41,4	38,7	31,2	27,2
15,61-15,80	50,0	41,7	38,9	31,3	27,3
15,81-16,00	50,0	42,0	39,0	31,5	27,5

c. Flere enn tre etterfølgende aksler:

Lasten av akselkombinasjon med flere enn tre etterfølgende aksler med innbyrdes avstander på 1,20 meter eller mer og av vogntoget som helhet skal hver for seg regnes ut etter de regler om totalvekt som er angitt i bokstav b.

Dersom de etterfølgende aksler har innbyrdes avstand 1,20 til 1,80 meter, må ingen av aksellastene overstige 1/3 av angitt trippelboggilast for vegstrekningens bruksklasse i tabellen i bokstav a.

d. Dispensasjonen gjelder for veger i veggruppe A og B.

4. Ved overskridelse av de vekter og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.

§ 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning

1. Dispensasjon med tidsbegrensning utstedes for en bestemt vegrute og må vanligvis innhentes for hver tur. Ved særlig tung transport kan det kreves at bruene passeres sentrisk og med fart ikke over 15 km/t. Transporten må følges over bruene av tjenestemann fra Statens vegvesen eller politiet. Transportøren skal kontakte Statens vegvesen eller politiet for å avtale tid for transporten.
2. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til:
 - a. Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som nevnt i § 5-8 nr. 1 ved overskridelse av aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og dimensjoner som gitt i § 5-4 for veggruppe IKKE, dog ikke for slike vekter som utløser krav til følge over den enkelte bru.
 - b. Vogntog som nevnt i § 5-7 nr. 2 og transport av udelbart gods på slike vogntog ved overskridelse av dimensjoner som gitt i:
 1. § 5-7 nr. 2 for veggruppe A og B
 2. § 5-4 nr. 4 og 5 for veggruppe IKKE
 - c. Vogntog som nevnt i § 5-8 nr. 2 og transport av udelbart gods på slike vogntog ved overskridelse av aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt eller dimensjoner som gitt i:
 1. § 5-8 nr. 2 og 4 for veggruppe A og B
 2. § 5-4 for veggruppe IKKE
 - d. Transport av udelbart gods på motorvogn og vogntog som nevnt i § 5-7 nr. 3 ved overskridelse av dimensjoner som gitt i:
 1. § 5-7 nr. 3 for veggruppe A og B

2. § 5-4 nr. 4 og 5 for veggruppe IKKE

3. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for følgende aksellaster:

a. Veggruppe A og B

	Akselavstand i meter	Veggruppe A			Veggruppe B		
		Bk10	BkT8	Bk8	Bk10	BkT8	Bk8
Aksellast		12	10	10	12	10	10
Aksellast	Drivaksel	12	10	10	12	10	10
Boggilast	1,30 – 1,79	21	16	16	21	16	16
Boggilast	1,20 – 1,29	20	16	16	20	16	16
Trippelboggilast	1,30 – 1,79 ¹	28	24	23	26	23	20
Trippelboggilast	1,20 – 1,29 ²	27	24	23	24	23	20
Trippelboggilast	Under 1,20 ²	25	22	21	22	21	18

1 Begge avstander

2 En eller begge avstander

b. Veggruppe IKKE

Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 avgjør hvilke aksellaster det kan gis dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle.

4. Dispensasjon kan gis for følgende totalvekter:

a. Veggruppe A og B:

Totalvekten blir beregnet etter den totale akselavstanden og etter de innbyrdes akselavstander i den enkelte akselkombinasjoner. Totalvektstabellen finnes i § 5-8 nr. 3 bokstav c. For dispensasjon med tidsbegrensning kan totalvekten beregnes ved å gange med forholdstallene:

1,6 for veggruppe A – største tillatte totalvekt 80 tonn

1,3 for veggruppe B – største tillatte totalvekt 65 tonn

b. Veggruppe IKKE:

Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 avgjør hvilken totalvekt det kan gis dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle.

5. Dessuten gjelder følgende:

a. De utregnede verdier for totalvekten forhøyes til nærmeste hele tonn.

Aksellasten forhøyes til nærmeste 100 kg.

b. Ved større akselavstand enn 16,00 meter regnes den akselavstand som svarer til 16,00 meter.

c. Lasten av akselkombinasjon med flere enn tre etterfølgende aksler med større innbyrdes avstander enn 1,20 meter og av vogntoget som helhet skal hver for seg og samlet regnes ut etter de regler om totalvekt som er angitt i nr. 4.

Dersom de etterfølgende aksler har innbyrdes avstand 1,20 – 1,80 meter, må ingen av aksellastene overstige 1/3 av angitt trippelboggilast for vegens bruksklasse i tabellen i nr. 3 bokstav a.

6. Ved overskridelse av de vekter og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.

§ 5-10 Dispensasjon med tidsbegrensning til særlige transporter

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

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

- b. Ved transport på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og semitrailer O3 eller O4, tillates gods å stikke ut 1,50 m bak vogntoget. Ved transport på vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 og slep- eller påhengsvogn O3 eller O4, tillates gods å stikke ut inntil 1,50 m foran og 1,50 m bak vogntoget.
 - c. Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 fastsetter hvilken vegrute som skal følges.
 - d. Aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Det samme gjelder lengde og bredde uten gods.
 - e. Motorvogn som skal transportere gods med bredde over 2,55 meter skal uten gods ha bredde minst 2,30 meter.
2. Særlige bestemmelser om transport av to husmoduler med bredde over 3,25 meter inntil 4,20 meter
 - a. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av to husmoduler for overskridelse av største tillatte lengde gitt i § 5-4 nr. 4 og største tillatte bredde gitt i 5-6 nr. 1. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke dimensjoner det kan gis dispensasjon for, men ikke for større dimensjoner enn angitt i tabellen.

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

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

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

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

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

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

4. Særlige bestemmelser om transport av tømmer i hele stammer

- a. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for større lengde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr. 4 for transport av tømmer i hele stammer på motorvogn N2 og N3 og uttrekkbar tilhenger O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods med lastbanker montert på motorvognens og tilhengerens svingkranser, men ikke for større lengde enn 22,00 meter.
- b. Avstand fra senter av aksel på tilhenger til godsets bakerste punkt skal ikke overstige 70 % av avstanden fra senter av bakaksel på motorvogn til senter av aksel på tilhenger, for boggiaksel fra og til senter av boggi.
- c. Tilhengerens trekkstang skal være teleskopisk og regulerbar. Teleskopet skal kunne låses på sikker måte.
- d. Aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og bredde må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Lengde uten gods må ikke overstige 19,50 meter.

5. Særlige bestemmelser om transport av landbruksmaskiner

Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av landbruksmaskin med større bredde enn angitt i § 5-5 nr. 4, men ikke for større bredde enn 4,10 meter, ved forflytning på kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk av maskinen.

6. Særlige bestemmelser om tilhengerredskaper

Dispensasjonsmyndighet som nevnt i § 5-15 kan gi dispensasjon med tidsbegrensning til tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap, for bruk med større vekter eller dimensjoner enn det som følger av § 5-4 og veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke vekter og dimensjoner det kan gis dispensasjon for.

7. Ved overskridelse av de vekter og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.

§ 5-11 Ytterligere krav ved kjøring i henhold til §§ 5-6 til 5-10

1. Når lengden er mer enn 2,00 meter over det som er tillatt etter § 5-4 eller veglister i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a eller bredden over 2,60 meter, gjelder følgende krav:
 - a. Kjøringen må ikke foregå fredag mellom kl. 1500-2400, eller fra kl. 0600 lørdag eller hverdag før helligdag eller offentlig høytidsdag til kl. 24.00 søndag, helligdag eller offentlig helligdag. Kjøring kan likevel foretas frem til kl. 1500 dagen før 1. mai, 17. mai og Kristi Himmelfartsdag. Politiet kan i særlige tilfelle gjøre unntak fra disse bestemmelsene. Unntakene må være skriftlige.
 - b. Kjøringen må ikke foregå på sted med stor rushtrafikk mellom kl. 0700-0900 eller mellom kl. 1500-1800.
 - c. Kjøringen skal fortrinnsvis foregå i dagslys. I særlige tilfelle kan politiet påby kjøring i annet tidsrom. Påbudene må være skriftlige.
 - d. Motorvogn eller vogntog skal være utstyrt med minst en varsellykt som angir blinkende gult lys til alle sider når bredden er over 2,60 meter.

2. Det kreves ledsagelse dersom kjøringen skjer med
 - a. lengde mer enn 6,00 mer enn tillatt etter § 5-4 eller veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a og i veglister for fylkes- og kommunale veger, og alltid når lengden er over 23,50 meter
 - b. større bredde enn 3,00 meter, eller
 - c. lengde over 20,00 meter og følgende sporingskrav ikke er oppfylt: transporten skal kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.

3. Ved kjøring med mobilkran, betongpumpebil og liftbil kreves ledsagelse dersom
 - a. bredden er over 3,00 meter
 - b. bredden er over 2,75 meter og lengden er over 16,00 meter
 - c. lengden er over 18,00 meter uavhengig av bredde

4. Når det etter denne paragraf nr. 2 eller 3 kreves ledsagelse, gjelder følgende:
 - a. Antall ledsagerkjøretøy fastsettes ved utstedelse av dispensasjon. Dersom kjøringen skjer uten dispensasjon skal transporten følges av ett ledsagerkjøretøy.
 - b. Transportøren må skaffe til veie ledsagerkjøretøy. Ledsagerkjøretøyet skal være bil med tillatt totalvekt ikke over 4 500 kg.
 - c. Transportøren plikter å holde sambandsutstyr egnet for formålet for alle kjøretøy som deltar i transporten.
 - d. Ledsagerkjøretøy skal være utstyrt med førstehjelpsutstyr, brannslukker, lykt, stoppspak og vernevest egnet for formålet.
 - e. Vogntog og ledsagerkjøretøy skal være utstyrt med minst en varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider.
 - f. Ledsagerkjøretøy tillates ikke brukt med tilhenger tilkopleet.
 - g. Transportøren plikter å sørge for at alle berørte politidistrikter er informert om transporten.
 - h. Politiet skal vurdere om det på grunn av transportens størrelse, trafikkforholdene eller andre forhold på vegruten skal overvåke eller lede transporten.

§ 5-12 Kolonnekjøring

Når aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a, tillates transporter som krever ledsagelse etter § 5-11 nr. 2 og 3 kjørt i kolonne. Kjøringen skal foregå på følgende vilkår:

- a. Det tillates inntil 3 motorvogner eller vogntog i kolonne, ikke inkludert ledsagerkjøretøy
- b. Dersom det er nødvendig med flere kolonner, skal det minimum være en time mellom hver kolonne
- c. Kolonnekjøring er tillatt mellom kl. 2200 og 0600. Politiet kan i særlige tilfeller gi tillatelse til kolonnekjøring utenfor dette tidsrommet. Unntakene skal være skriftlige.
- d. Kolonnen skal ha ledsagerkjøretøy foran og bak. Ledsagerkjøretøy skal ha gul varselykt som gir gult blinkende lys til alle sider, varselskilt som fastsatt i § 3-4 nr. 6 og varselskilt «kolonne». Dette skiltet skal ha samme utforming som varselskilt i henhold til § 3-4 nr. 6. Skilt som er utformet etter tidligere bestemmelser, kan benyttes inntil videre.
- e. Når transporten ikke følges av politiet, skal alle kjøretøy i kolonnen, medregnet ledsagerkjøretøy, ha internt radiosamband.
- f. En kolonneleder skal sørge for å slippe frem andre kjørende så snart forholdene tillater det.

5-13 Bruk av bergingsbil

1. For berging av havarert kjøretøy fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass kan bergingsbil på vilkår nevnt i denne paragraf overskride det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Om nødvendig kan havarert kjøretøy transporteres videre til nærmeste verksted som kan utbedre feilen. For transport til reparasjonssted må det søkes dispensasjon.
2. Følgende gjelder for tillatt overskridelse av aksel- og boggilastene:
 - a. Generelt
 1. Største fart skal ikke være over 60 km/t ved berging av havarert kjøretøy når bergingsbilens aksellast blir enten mer enn 2 tonn eller dens boggiaksellast blir mer enn 4 tonn over det som er tillatt etter § 5-4 nr. 1.
 2. Ved berging av vogntog må tilhengeren kobles fra trekkvognen.
 3. Minst 20 % av bergingsbilens aktuelle totalvekt må hvile på styrende hjul.
 4. Tillatelse til overskridelse gjelder ikke på veg eller bru hvor skiltet vektbegrensning er innført.
 5. Under transport etter denne paragraf skal bergingsbilen ha minst én varselykt som gir blinkende gult lys som er synlig til alle sider.

- b. Tillatt aksellast på veg, inkl. bru:

Aksel/akselkombinasjon	Tonn			
	Bk10	BkT8	Bk8	Bk6
Aksellast	16	11	11	8
Boggilast	24	18	16	12
Trippelboggilast	30	24	21	16

- c. Tillatt aksellast dersom hastigheten begrenses til 15 km/t ved brupassering:

Aksel/akselkombinasjon	Tonn			
	Bk10	BkT8	Bk8	Bk6
Aksellast	19	13	13	10
Boggilast	27	20	18	14
Trippelboggilast	33	26	23	18

3. Største tillatte lengde ved berging av havarert kjøretøy:

Motorvogn, unntatt buss	25,00 meter
Tilhenger, unntatt semitrailer	25,00 meter
Buss	28,00 meter
Leddbuss og semitrailer	31,00 meter

Lengde over 20,00 meter skal merkes «lang transport». Ved lengde over 25,00 meter skal det benyttes ledsagerkjøretøy merket i samsvar med bestemmelsene i § 3-4.

4. Uten hensyn til bestemmelsene i denne paragraf om største tillatte lengde, laster eller om frakobling av tilhenger kan motorvogn eller vogntog som er til hinder for annen trafikk, flyttes til nærmeste sikre omlastingsplass ved hjelp av bergingsbilen. Dette gjelder likevel ikke for veger i veggruppe IKKE.
5. Når bredden på transporten er over 3,00 meter eller transporten er slik at den krever mer enn ett kjørefelt, gjelder følgende:
- Transporten skal følges av minst ett ledsagerkjøretøy som skal være utstyrt med minst én varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider.
 - Merking av utstikkende gods og bruk av skilt på bergingsbil og bruk av skilt på bergingsbil og ledsagerkjøretøy skal være i samsvar med bestemmelsene i § 3-4.

§ 5-14 Vinteraksellast, teleløsning m.m.

1. 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.

Tidspunkt for innføring og oppheving av vinteraksellast kunngjøres.

2. Det kan fastsettes begrensninger i aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt når særlige forhold (teleløsning o.a.) gjør det nødvendig.

Følgende tabell legges til grunn som største tillatte aksel-/boggi-/trippelboggilast på offentlig veg ved fastsettelse av begrensninger i teleløsning o.a.

Bruksklasse sommer	Aksellast teleløsning	Enkel	Boggi enkel	Boggi med en tvilling	Trippel enkel	Trippel med to tvilling
BK10	8 tonn	8 tonn	12 tonn	14 tonn	18 tonn	21 tonn
BK10	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	18 tonn
BK10	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tonn	13,5 tonn	15 tonn
BKT8	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	18 tonn
BKT8	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tonn	13,5 tonn	15 tonn
BK8	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	16 tonn
BK8	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tonn	13,5 tonn	15 tonn

3. Regionvegkontoret kan gjøre unntak fra begrensninger som nevnt i nr. 2. For veg i Bk10 hvor aksellasten er redusert til 8 tonn, kan det bare gjøres unntak for transport av udelbart gods, motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil. Er aksellasten redusert til under 8 tonn, kan det gis dispensasjon for inntil 8 tonn aksellast.
4. Regionvegkontoret kan på veg i Bkt8 og Bk8 hvor aksellasten er redusert, gjøre unntak for rutegående persontransport, renovasjonsbil og bergingsbil. Det kan også

gjøres unntak for transport av gods som lett forringes eller ødelegges, for eksempel melk, myse, kasein, ferskt slakt (fisk eller kjøtt), pelsdyrfor i tank, smolt, nødslakt og slaktemodne dyr.

5. På veg i Bk10 hvor tillatt aksellast er satt ned til under 8 tonn, og på veg i BkT8 og Bk8, kan regionvegkontoret i enkelttilfelle gjøre unntak for begrensninger som nevnt i nr. 2 for:
 - a. motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som er beregnet for større aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt enn det som er angitt i forskrift om midlertidig aksel-/boggilast for bestemte strekninger.
 - b. vogntog som er beregnet for større aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt enn det som er angitt i forskrift om midlertidig aksel-/boggilast for bestemte strekninger. Dispensasjon kan bare gis til vogntog som er særlig innrettet for transport av udelbart gods.
 - c. Unntak gitt etter bokstav a eller b kan gis for inntil 9 tonn aksellast, 14 tonn boggilast og 21 tonn trippelboggilast. Totalvekten beregnes på samme måte som angitt i §§ 5-8 og 5-9.
6. Statens vegvesen Region øst kan gjøre unntak fra begrensninger i aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt når det foreligger særlig tungtveiende grunner.
7. Dersom regionvegkontoret eller Statens vegvesen Region øst gjør unntak på kommunal veg, skal det innhentes skriftlig uttalelse fra kommunen før vedtak fattes.

§ 5-15 *Dispensasjonsmyndighet*

1. Regionvegkontoret kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra bestemmelsen i § 4-2 nr. 4 annet ledd bokstav a og nr. 6-7.
2. Myndighet til å gi dispensasjon uten tidsbegrensning, jf. § 5-8, er regionvegkontoret. Regionvegkontoret kan overføre myndigheten til et annet regionvegkontor.
3. Myndighet til å gi dispensasjon med tidsbegrensning, jf. §§ 5-9 og 5-10, er
 - a. Regionvegkontoret når det gjelder transport innen regionen.
 - b. Statens vegvesen Region øst når det gjelder transport gjennom flere regioner.
4. Statens vegvesen Region øst kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra bestemmelser i dette kapitlet når det foreligger særlig tungtveiende grunner.
5. Dispensasjon skal medbringes under kjøring.

§ 6-2 skal lyde:

§ 6-2 *Unntak*

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

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

II

Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2014.



Statens vegvesen

HØRINGSOPPSUMMERING

Ny høring om forskrift om bruk av kjøretøy
revidert kapittel 5 §§ 5-7 til 5-9
Transport av ett udelbart kolli, flere udelbare kolli
og samlasting av udelbare og delbare kolli

Vegdirektoratet
Trafikant- og kjøretøyavdelingen
6. august 2014

1. Bakgrunn

Vegdirektoratet sendte 16. juli 2012 på høring forslag om forskrift om bruk av kjøretøy revidert kapittel 5 m.m. Høringsfristen var 21. desember samme år. I arbeidet med oppsummeringen ble det etter hvert klart at enkelte av forslagetets bestemmelser måtte omarbeides i så stor grad at det tilsa en ny høring. Oppsummeringen vedrørende de øvrige endringene i revidert kapittel 5, ble oversendt Samferdselsdepartementet 5. mars 2014. Den 7. mai ble forslag til omarbeidede bestemmelser om transport av ett udelbart kolli, flere udelbare kolli og samlasting av delbare og udelbare kolli sendt på høring. Frist for innspill var 18. juni.

2. Kort om de foreslåtte endringene

2.1 Kort om gjeldende regelverk

Transport av udelbart gods uten dispensasjon og med dispensasjon uten og med tidsbegrensning reguleres i dag av forskrift om bruk av kjøretøy gjeldende §§ 5-6 og 5-7. Etter disse bestemmelsene tillates kun transport av ett udelbart kolli uten dispensasjon. Det kan gis dispensasjon for transport av mer enn ett udelbart kolli så lenge de alminnelig tillatte vektorer ikke overstiges. Det gis i noen tilfeller også dispensasjon for samlasting av delbart gods. Det stilles som utgangspunkt ikke krav til kolliets dimensjoner – kolliet skal ikke uten store vansker eller kostnader kunne deles, men trenger ikke å ha slik lengde og/eller bredde at de største tillatte dimensjoner for vegen overskrides.

De største tillatte dimensjoner uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning, og de største tillatte vektorer med dispensasjon uten og med tidsbegrensning reguleres av vedlegg 2 pkt. 1 og 2.

I tillegg legger direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF enkelte føringer for i hvilken grad medlemsstatene kan tillate transport med større dimensjoner enn angitt i direktivets vedlegg I.

2.2 2012-forslaget – endringer i forhold til gjeldende regelverk

Forslaget som ble sendt på høring i 2012 innebar både innstramming i og liberalisering av gjeldende regler for transport av udelbart gods uten dispensasjon.

Innstrammingen bestod i at dagens definisjon av «udelbart gods» ble tilføyd et ytterligere vilkår. «Udelbart gods», som i gjeldende regelverk forstås som «gods som bare med store vansker eller kostnader kan deles i mindre enheter» (jf. gjeldende § 5-6 nr. 1 bokstav b), ble foreslått definert som «Gods som ikke kan deles opp i to eller flere lastenheter med henblikk på vegtransport uten urimelige kostnader eller fare for skade og som på grunn av sine dimensjoner eller vekt ikke kan transporteres av motorvogn eller vogntog som i alle henseender er i samsvar med bestemmelsene i § 5-4» (forslaget § 5-2 bokstav b første ledd). Endringen ble gjort for å bringe norsk regelverk i overensstemmelse med EØS-rettslig regelverk på området. Konsekvensen av endringen av var imidlertid at transport av gods som kun oppfyller det ene vilkåret, det vil si kolli som ikke kan deles men som ikke har slike dimensjoner at det i seg selv medfører at transporten overstiger de største tillatte dimensjoner, ikke anses som udelbart og dermed heller ikke tillates transportert med større dimensjoner enn alminnelig tillatt.

Samtidig ble det foreslått en betydelig liberalisering i adgangen til transport av flere udelbare kolli, ved at det innenfor dimensjonene som tillates ved transport av ett udelbart kolli uten dispensasjon, heller ikke kreves dispensasjon for transport av flere udelbare kolli. Adgangen skulle likevel være begrenset til overstigelse av *enten* største tillatte lengde *eller* største tillatte bredde, ved at flere lange, udelbare kolli tillates plassert ved siden av hverandre i inntil 2,55 m

bredde, og flere brede, udelbare kolli tillates plassert etter hverandre innenfor alminnelig tillatt lengde. Disse begrensningene fremgikk ikke direkte av bestemmelsene, men ble ansett ivaretatt gjennom tredje ledd i definisjonen av «udelbart gods» i forslaget § 5-2 bokstav b:

«Med mindre annet følger direkte av denne forskriften, regnes det ikke som transport av udelbart gods dersom flere lastenheter plasseres etter hverandre og kjøretøyet eller vogntoget med dette overskrider største tillatte lengde for offentlig veg. Det regnes heller ikke som transport av udelbart gods dersom det plasseres flere lastenheter ved siden av hverandre og bredden på kjøretøyet eller vogntoget med dette overskrider største tillatte bredde for offentlig veg.»

Videre var hensikten å til en viss grad legge til rette for at samlastning av udelbart og delbart gods kunne skje på vogntog som uten gods ikke overstiger de største tillatte dimensjoner. Muligheten kom imidlertid ikke bokstavelig til uttrykk i forskriftsteksten, verken hva gjaldt adgangen til eller vilkårene for transporten. En slik adgang innebærer i enda større grad en liberalisering av regelverket på området.

I tillegg ble det foreslått flere andre endringer i bestemmelsene som tilsvarer gjeldende §§ 5-6 og 5-7 og vedlegg 2 pkt. 1 og 2, som ikke var gjenstand for endringer i 2014-forslaget. Mest relevant i denne sammenheng var forslaget om

- Endrede betegnelsene på kjøretøy og vogntog som kan utføre transport av udelbart gods slik at disse i større grad samsvarer med informasjonen i vognkortet.
- Økt største tillatte lengde ved kjøring uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning fra 20,00 til 22,00 meter for vogntog særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på tilhengeren (tilsvarer dagens svanehalssemitrailer og plattformtilhenger med minst 5 aksler med lik avstand mellom akslene)
- Innføring av sporingskrav for spesialtransporter som ikke er underlagt krav om ledsagelse, med den konsekvens at transportere som ikke oppfyller sporingskravet, må ha ledsagelse selv om verken lengden eller bredden i seg selv utløser slikt krav. I Vegdirektoratets oppsummering av 2012-forslaget er denne regelen endret til å kun gjelde transportere med lengde over 20,00 meter, altså transportere som skal nyttiggjøre seg av økningen i tillatt lengde.

2.3 Kort om 2014-forslaget

Høringen tok utgangspunkt i bestemmelsene om transport av én udelbar lastenhet, flere udelbare lastenheter og samlastning av udelbare og delbare lastenheter i 2012-forslaget.

Forslaget som ble sendt på høring i mai 2014, innebar endringer i *deler av* 2012-forslaget:

- Justere begrensningene i hvilke vogntog som kan transportere hvilke typer udelbart gods
- Omformulere bestemmelsene slik at adgangen til å transportere mer enn ett udelbart kolli uten dispensasjon og til å samlaste udelbare og delbare kolli kom klart frem
- Gi klare vilkår for når slik transport er tillatt, særlig med hensyn til plassering av kolliene

Det nærmere innholdet i forslaget er beskrevet under omtalen av mottatte kommentarer.

En rekke andre forhold fra 2012-forslaget, som største tillatte lengde og bredde, innføringen av et sporingskrav for transportere som ikke krever ledsagelse og endringer i begrepsbruken, ble ikke foreslått justert i 2014-forslaget.

I tillegg ble det forsøkt å klargjøre forholdet mellom alminnelig tillatt vogntoglengde for vegen (19,50, 15,00 eller 12,40 meter) og veggruppe (Veggruppe A/B og Veggruppe IKKE). Vegdirektoratet gikk igjennom regelens historikk, forskriftsteksten og praksis og konkluderte at kjøring med dimensjoner som angitt i tabellene i gjeldende vedlegg 2 pkt. 2 og forslaget §§ 5-7 og 5-8 bør være tillatt på alle veger i veggruppe A og B. Forslag til forskriftstekst tok utgangspunkt i denne forståelsen.

3. Mottatte hørings svar

Fra om lag 100 eksterne høringsinstanser har Vegdirektoratet mottatt 17 svar.

Følgende eksterne instanser bemerket at de ikke hadde kommentarer til høringen:

Barne-, likestillings og inkluderingsdepartementet, Arbeids- og sosialdepartementet, Helse- og omsorgsdepartementet, Utenriksdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Forsvarsdepartementet, Bymiljøetaten i Oslo kommune, Vejdirektoratet Danmark, Trafikverket Sverige, Landsorganisasjonen i Norge (LO) og Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA).

Følgende eksterne høringsinstanser har kommentarer til høringen:

Forsvaret Logistikkorganisasjon (FLO), Bilimportørens Landsforening (BIL), FxE Trailer AS ved Frank Erdmann, Oslo Politidistrikt via Politidirektoratet, Norges Lastebileier-Forbund (NLF) og Jernbaneverket.

I tillegg har alle Statens vegvesens regioner avgitt kommentarer til høringen. Region vest har avgitt svar både på vegne av Trafikant- og kjøretøyavdelingen (TK) og Byggherreseksjonen.

4. Generelle kommentarer

4.1 Instansenes kommentarer til forslaget

FLO anser at endringen i forhold til dagens praksis er hensiktsmessig, og har derfor ingen innvendinger mot forslaget.

BIL uttaler at de støtter forslaget.

Statens vegvesen Region sør (TK) gir sin tilslutning til forskriftsteksten og mener den vil være mer klargjørende enn dagens vedlegg.

Statens vegvesen Region nord mener de nye bestemmelsene er mer dekkende og passer bedre sammen med revidert kapittel 5. De påpeker at bestemmelsene er noe omfattende og detaljerte, men at dette nødvendig for å ivareta likebehandling for transportbransjen. Endringene kan muligens medføre noe merarbeid og endringer hos berørte parter.

Oslo politidistrikt synes forslaget er tydelig og enkelt å håndheve. De mener også at det åpnes for noe bedre utnyttelse av vogntogparken, noe som vil gi miljøgevinst.

Vegdirektoratet noterer seg at flere instanser generelt er positive til forslaget.

4.2 Generelle kommentarer til forskriftsteksten

Statens vegvesen Region midt mener forskriftsteksten er skrevet på en komplisert måte, som åpner for en del misforståelser og feiltolkninger, og at dersom reglene ikke lar seg beskrive på en enklere måte, kan det lages skisser som beskriver hva som er og ikke er lov.

Region midt sine konkrete kommentarer til forskriftsteksten er omtalt under de aktuelle bestemmelsene.

Vegdirektoratet bemerker for øvrig at vi planlegger å oppdatere våre nettsider med mer detaljert informasjon om regelverket om spesialtransport samt å utarbeide informasjonsmateriell om revidert kapittel 5, herunder bestemmelsene som omhandles i denne høringen, til bruk for transportører og sjåførere. Selv om forskriften ideelt sett bør gi så klart uttrykk for hva som er og ikke er tillatt at tegninger ikke er nødvendig, kan det lages illustrasjoner til bruk både i disse kanalene og i veiledninger som skal benyttes internt i Statens vegvesen. Det er dog viktig å merke seg at *regelen* fortsatt er forskriften, og at brukere av regelverket, det være seg sjåførere, dispensasjonsmyndigheten eller kontrollører ikke utelukkende kan basere seg på forenklet informasjonsmateriell ved anvendelse av regelverket.

Region midt mener også begrepsbruken er forvirrende da «gods», «kolli» og «lastenhet» brukes om hverandre.

Vegdirektoratet bemerker at «kolli» kun benyttes i høringsnotatets omtale av bestemmelsene og ikke skal forekomme i selve forskriftsteksten. «Gods» benyttes i definisjonen av nettopp «udelbart gods» og i beskrivelsen av vogntogene («særlig innrettet for transport av udelbart gods», «vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner», tillatte dimensjoner «uten gods» og «med gods» etc.) I tillegg benyttes uttrykket i bestemmelsene om samlastning, ved at det tillates samtidig transport av udelbart og delbart gods. De øvrige bestemmelsene benytter uttrykket «lastenhet».

I definisjonen av udelbart gods vises det til at «udelbart gods» er «gods som ikke kan deles opp i to eller flere **lastenheter** med henblikk på vegtransport ...». Motsetningsvis kan «delbart gods» splittes opp i flere lastenheter. «Gods» og «lastenheter» er altså ikke helt det samme i forskriftens forstand. «Lastenhet» kan derfor ikke erstattes med «gods» alle steder i forskriftsteksten. Etersom «gods» kan bestå av både en og flere lastenheter, har vi i enkelte av bestemmelsene valgt å benytte «udelbar lastenhet/udelbare lastenheter» for å vise at bestemmelsen enten gjelder transport av én lastenhet *eller* av flere lastenheter. Dette skillet oppnås ikke ved å gjennomgående benytte «gods». Selv om forskriftsteksten blir noe mer komplisert ved bruk av to forskjellige uttrykk, anser Vegdirektoratet det likevel ikke som hensiktsmessig å kun benytte «gods» eller «lastenhet» i §§ 5-7 til 5-9. Vi vil derfor beholde forskriftsteksten som foreslått på dette punktet.

5. Kommentarer vedrørende hvilke veger som skal tillates trafikkert uten dispensasjon og med dispensasjon med tidsbegrensning

5.1 Hvilke veger som skal tillates for hvilke dimensjoner

Vegdirektoratet presenterte to alternative løsninger i høringsnotatet. Hovedforslaget gikk ut på at kjøring med dimensjoner som angitt i §§ 5-7 og 5-8 skulle være tillatt på alle veger i veggruppe A og B uavhengig av alminnelig tillatt vogntoglengde for vegen. Alternativt ble det beskrevet en mulighet for å begrense slik kjøring til veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Tilbakemeldingene fra blant annet Region vest v/ Byggherreseksjonen viser imidlertid at man opererer med en tredje forståelse – at kjøring med større lengde enn alminnelig tillatt er begrenset til 19,50-vegene, mens kjøring med bredde inntil 3,25 meter skal tillates på alle veger i veggruppe A og B.

5.1.1 Instansenes kommentarer

NLF mener det må være tillatt å trafikere alle veger i veggruppe A og B med de dimensjoner som angis i §§ 5-7 og 5-8 uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning.

Statens vegvesen Region midt mener adgangen til å kjøre med vogntoglengder over det normalt tillatte bør knyttes til 19,50-vegene, for å unngå at 22-metersvogntog kjøres inn på 12,40- eller 15-veger.

Statens vegvesen Region øst påpeker å tillate kjøring på alle veger i veggruppe A og B først vil fungere etter sin hensikt når omklassifisering av vegene er gjennomført. Ettersom dette innspillet først og fremst knytter seg til ikrafttreddelsen av de nye reglene er det behandlet separat i punkt 5.2.2.

Statens vegvesen Region vest v/ Byggherreseksjonen kommenterer at gjeldende forskriftstekst må tolkes dithen at transporter med større lengde enn alminnelig tillatt for vegen skal være begrenset til veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter i veggruppe A og B, mens transporter som kun har større bredde også kan være tillatt på de andre vegene i veggruppe A og B, og at dette må ha vært den opprinnelige intensjonen med regelverket. De uttaler at dersom veger i veggruppe A og B knyttes til vogntoglengden, kan vegen stå i veggruppe A med tillatt vogntoglengde 12,40 meter, og man da unngår at vogntog på 17,50 x 3,00 meter kjører der, men fortsatt kan tillate maskinbil og lignende med bredde inntil 3,25 meter uten dispensasjon for hver tur.

Det har også blitt påpekt fra andre hold at dersom veger med tillatt vogntoglengde som i dag står i veggruppe A eller B omklassifiseres til IKKE for å unngå at transport av udelbart gods med større lengde enn alminnelig tillatt kan skje på strekningene, mister man muligheten til kunne trafikere disse vegene uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning med lengde maksimalt 12,00 meter og bredde inntil 3,25 meter.

Vegdirektoratet viser innledningsvis til at gjeldende § 5-6 nr. 1 siste (fjerde) ledd «En del veger kan ikke uten videre tillates for de maksimale lengder eller bredder som står i tabellen i vedlegg 2 nr. 2 bokstav a, og må derfor vurderes konkret i hvert tilfelle. De riksveger som dette gjelder, er nevnt i vedlegg 2 nr. 5».

5.1.2 Vegdirektoratets kommentarer og vurderinger

5.1.2.1 Vegdirektoratets fortolkning av dagens regelverk

Dagens regler skiller ikke mellom de forskjellige kjøretøy- og vogntogtypene i tabellene i Vedlegg 2 pkt. 2 bokstav a og b. Den innledende teksten til begge disse tabellene viser til at kjøring med slike dimensjoner ikke er tillatt på veger i veggruppe IKKE. Det kan altså ikke leses ut fra tabellen at bredde 3,25 meter er tillatt på alle veger, mens lengde over 12,00 meter kun skal være tillatt på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Vegdirektoratet kan altså ikke se at dagens forskriftstekst indikerer at større bredde kan tillates på alle veger i Veggruppe A og B, mens større lengde kun er tillatt på veger i disse veggruppene med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Dimensjonene som angis i tabellen gjelder for veger som ikke er i veggruppe IKKE. At rubrikkene for vogntog er begrenset til 19,50-veger, mens rubrikken for motorvogn også gjelder for 12,40- og 15-veger, fremgår ikke av forskriften.

Dessuten oppstår det spørsmål hvilket alternativ som gjelder for motorredskaper, som i henhold til tabellen kan ha bredde inntil 3,25 meter og lengde inntil 14,00 meter. Nærmere bestemt blir problemstillingen om motorredskaper på 12,40- og 15-veger vil være begrenset

til lengde 12,00 meter, eller om de også på disse vegene kan ha lengde inntil 14,00 meter. Verken §§ 5-7 og 5-8 eller de alminnelige bestemmelsene om tillatte dimensjoner i § 5-4 nr. 4 og 5 gir svar på dette spørsmålet. Dette blir særlig aktuelt på 15-veger, hvor andre enkeltkjøretøy (busser) jo kan ha lengde inntil 15,00 meter. Er motorredskapene da begrenset til 12,00 meter, eller kan disse da ha lengde inntil 14,00 meter?

En annen utfordring med en slik forståelse er om et kort semitrailervogntog på 15,00 m uten gods også kan påberope seg bredde 3,25 meter på en 15,00-veg. Heller ikke dette løses av et prinsipp om at lengde uten gods ikke skal overstige tillatt lengde for vegen, ettersom en del uttrekkbare vogntog i hvert fall i teorien kan være 15,00 m uten gods. Hvor mye godset tillates å stikke ut bak vogntoget er ikke regulert, så man kan lovlig laste 20,00 meter på et vogntog som uten gods er langt kortere enn 20,00 meter. Et uttrekkbart vogntog som trukket helt inn er 15,00 meter, og trukket ut for eksempel er 17,50, kan dermed lovlig transportere udelbart gods med lengde 20,00 meter.

For øvrig bemerker vi at denne fortolkningen av gjeldende regelverk reiser spørsmål om hvorfor man noen steder har satt 12,40- og 15-veger i IKKE dersom IKKE skal være forbeholdt 19,50-vegene. Dette må da indikere at vegen verken er egnet for større lengde eller for større bredde enn alminnelig tillatt. I så fall skal veggruppe IKKE være forbeholdt veger hvor større *bredde enn 2,55 meter* er problematisk, mens tillatt lengde egentlig reguleres av de alminnelige lengdebestemmelsene, med unntak av 19,50-veger hvor man også får en ekstra halv meter. En slik regel kan ikke leses ut av dagens forskriftstekst.

Forslaget i høringen gikk ut på å tillate kjøring på alle veger i veggruppe A og B uavhengig av tillatt vogntoglengde for vegen, eller å begrense all kjøring med større dimensjoner enn alminnelig tillatt til veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Å tillate kjøring på alle disse vegene med bredde som angitt i tabellen, men at større lengde kun tillates på 19,50-vegene, var ikke et alternativ, og vil kreve en større omskriving i forhold til både foreslått ny forskriftstekst og gjeldende regelverk. Vi anser en slik mellomløsning for å avvike såpass fra både gjeldende og foreslått forskriftstekst at den eventuelt må på enda en ny høring før den kan vedtas.

Vegdirektoratet har etter dette kommet til at vår forståelse av gjeldende regelverk, altså at kjøring med lengde og bredde inntil 22,00 og 3,25 meter er tillatt på alle veger i veggruppe A og B, med de konsekvenser det får for ny §§ 5-7 og 5-8, er nødt til å være den riktige. Vi ser at denne løsningen byr på enkelte utfordringer, men alternativet er som beskrevet å forby kjøring med større dimensjoner, altså både lengde og bredde, på alle veger med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter. Vi ønsker ikke å gjerne muligheten til å trafikkere slike veger med bredde inntil 3,25 meter på slike veger uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning, og anser derfor å tillate kjøring også med større lengde, på de vilkår som følger av ny § 5-11, per nå er en bedre løsning.

5.1.2.2 Fremtidige endringer i veglistene

Vi har flere ganger påpekt at dagens system hvor klassifisering med hensyn til vekt og til dimensjoner ved spesialtransport fremgår av samme kolonne burde vært endret. En bedre løsning er etter vårt syn at dette ble angitt i to separate kolonner, hvor den ene angir for vekt (A, B og eventuelt en ny veggruppe C for veger hvor bruene er så dårlige at enhver dispensasjon utover det alminnelig tillatte må vurderes konkret i hvert tilfelle) og den andre for dimensjoner (en for «IKKE» og en som indikerer at lengde og bredde inntil 22,00 x 3,25 meter er tillatt uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning). Vi viser til

høringsnotatet fra 2012 punkt 2.8 om definisjonene av veggruppene for en mer detaljert omtale av en slik løsning.

Vegdirektoratet vil derfor arbeide videre med forslaget om blant annet å splitte vekt- og dimensjonskategoriene fra hverandre i veglistene. På denne måten fremgår det av veglistene om en veg er begrenset med hensyn til vekt, dimensjoner eller begge deler.

Det har for øvrig også blitt argumentert for at man «mister» nyttig informasjon om brumateriellet på strekningen dersom vegen settes i veggruppe IKKE. Dette problemet forsvinner dersom man splitter vekt- og dimensjonskolonnene fra hverandre. Det vil da fortsatt være mulig å trafikkere strekningen med større *vekter* med dispensasjon uten tidsbegrensning. Både søker og saksbehandler kan se i veglisten hva slags brumateriell som befinner seg på strekningen. Selv uten en slik endring av veglistene antar Vegdirektoratet at det er mulig å unngå at informasjonen om bruene på strekningen forsvinner fra våre systemer dersom en veg omklassifiseres til veggruppe IKKE.

Vi mener også at det er uheldig at det ikke er sammenheng mellom systemene som benyttes til klassifisering for tillatte dimensjoner ved normaltransport og ved spesialtransport. Samtidig er vi klar over at en fullstendig samkjøring ikke vil være mulig. Enkelte veger med tillatt vogntoglengde 19,50-veger må være plassert i veggruppe IKKE fordi forholdene på vegen tilsier ledsagelse også ved mindre bredde enn 3,00 meter, for eksempel E134 over Haukeli.

Det er også et problem at mange kommunale veger, især i Region sør, ikke har veggruppe i det hele tatt. I dag må disse vegene anses som veggruppe IKKE, selv om fraværet av veggruppetildeling i mange av tilfellene nok skyldes at det ikke finnes *bruer* på strekningene. Vegdirektoratet mener all offentlig veg bør ha oppgitt veggruppe i veglistene, selv om dette i for noen kommuners vedkommende nok vil medføre at færre strekninger kan plasseres i sekkeposten «øvrige strekninger».

5.1.2.3 Muligheter for en fremtidig forskriftsfesting av mellomløsningen

Når det gjelder forståelsen av at større bredde bør vær tillatt på alle veger i veggruppe A og B, mens større lengde kun skal være tillatt på veger i disse veggruppene med tillatt vogntoglengde 19,50 meter, er Vegdirektoratet enige at dette i en del tilfeller kan være en fornuftig regel som det kan være aktuelt å vurdere nærmere. Vi mener likevel at det ikke er nødvendig å forby kjøring med større lengde enn 12,00 / 14,00 meter på veger med alminnelig tillatt vogntoglengde 12,40 meter. Den ideelle løsningen vil etter vår oppfatning være å dele klassifiseringen for tillatte dimensjoner ved spesialtransport i tre kategorier – en for dimensjoner inntil det som angis i tabellen, en for 12,00/14,00 x 3,25 meter og en hvor verken større lengde eller bredde tillates. Vi ønsker ikke å utforme regelverket på en slik måte at det aldri er mulig å trafikkere en 12,40- eller 15-veg uten dispensasjon med tidsbegrensning. Veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter hvor trafikk med spesialtransportvogntog med lengde opp mot 22,00 meter faktisk ikke er et problem, bør klassifiseres på en måte som tillater slik trafikk.

Et slikt system lar seg imidlertid ikke gjennomføre uten en ytterligere omarbeidelse av reglene om transport av udelbart gods. Alternativene som ble drøftet i høringen var enten å tillate kjøring med dimensjonene som angitt i tabellene i § 5-7 og 5-8 på alle veger i veggruppe A og B, eller kun på veger med tillatt vogntoglengde 19,50-veger i disse veggruppene. Enten vi oppretter en egen veggruppe for større bredde for enkeltkjøretøy eller omarbeider de foreslåtte bestemmelsene til å eksplisitt påpeke at større lengde enn alminnelig

tillatt kun tillates på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter, må det gjennomføres en ny høring før slike regler kan vedtas. Begge alternativene avviker etter Vegdirektoratets syn for mye fra de foreslåtte reglene til å kunne vedtas uten en ny høring.

Det tredelte systemet vil dessuten fungere best dersom det gis klare retningslinjer for vurderingen av hvilken kategori en vegstrekning skal plasseres i. Dette vil være til hjelp for vegeier og sikre lik klassifisering over hele landet, noe som igjen gjør situasjonen langt mer forutsigbar for transportørene. Vi peker i denne sammenheng også på at det for øyeblikket pågår et arbeid i Vegdirektoratet for å utarbeide kriterier for når en veg skal settes i de forskjellige kategoriene for alminnelig tillatt lengde, samt for åpning av vegstrekninger for modulvogntog. I forlengelsen av dette arbeidet kan det også utarbeides kriterier for hvilken kategori veger skal plasseres i med hensyn til dimensjoner ved spesialtransport uten dispensasjon og med dispensasjon uten tidsbegrensning.

Vi viser i denne sammenheng til at det i løpet av relativt kort tid vil være behov for en større revisjon av veglistesystemet. Forskriftsfestede regler om trafikk på mobilkranvegnet/ene og 100-tonnsvegnettet samt veglister for disse veggnettene anslås å kunne tre i kraft fra årsskiftet 2015/2016. På sikt kan det heller ikke utelukkes endringer i modulvogntogvegnettet.

5.1.2.4 Valg av løsning – konklusjoner

På bakgrunn av drøftelsen i de foregående punktene, har Vegdirektoratet kommet til at kjøring med dimensjoner som tillatt etter §§ 5-7 nr. 2 og 3 og 5-8 nr. 2 skal være tillatt på alle veger i veggruppe A og B uavhengig av alminnelig tillatt vogntoglengde for vegen.

Dette fordrer at veger hvor vegeier for veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter mener vilkårene i ny § 5-11 ikke er tilstrekkelige til å ivareta trafiksikkerheten og fremkommeligheten ved transporter med lengde inntil 22,00 meter, omklassifiserer vegen til veggruppe IKKE. Omklassifiseringen vil innebære at vegen verken tillates trafikkert med større lengde eller bredde enn alminnelig tillatt uten dispensasjon med tidsbegrensning.

Vegdirektoratet vil arbeide videre med å justere veglistene slik at det kommer tydeligere frem om vegen for spesialtransport er begrenset med hensyn til vekt, dimensjoner eller begge deler. I dette arbeidet vil vi også vurdere om dagens klassifiseringssystem med hensyn til dimensjoner ved spesialtransport skal endres fra to til tre kategorier, ved å opprette en egen kategori for veger som kun tillates for større bredde.

Videre mener vi det er nødvendig å formulere klare, faste kriterier både for når en veg skal ha alminnelig tillatt vogntoglengde 19,50, 15,00 eller 12,40 veger, og for vurdering av hvilke dimensjoner som skal være tillatt ved spesialtransport. Dette for å sikre likebehandling ved vurdering av veger og skape større forutsigbarhet for transportørene.

5.1.3 Eventuell omklassifisering av A- og B-veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter

5.1.3.1 Økt antall IKKE-strekninger

Det har blitt påpekt at dersom veger må plasseres i veggruppe IKKE for å utelukke kjøring med dimensjoner som angitt i gjeldende vedlegg 2 pkt. 2 og ny §§ 5-7 og 5-8 selv om tillatt vogntoglengde er satt til 12,40 eller 15,00 meter, vil føre til at langt flere veger vil klassifiseres som veggruppe IKKE enn i dag. Vegdirektoratet er innforstått med at en slik praktisering av regelverket for noen fylkers vedkommende vil få denne konsekvensen. I

enkelte fylker finnes det knapt nok en IKKE-veg, og ingen strekninger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter er satt i denne veggruppen. At en kommune eller et fylke har mye veg med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter, er ikke et problem dersom disse vegene allerede er plassert i veggruppe IKKE. Kun veger med slik tillatt vogntoglengde i veggruppe A og B må vurderes og eventuelt omklassifiseres. I fylker og kommuner hvor man enten har satt mesteparten av kommunal veg i veggruppe IKKE, eller hvor de fleste veger i veggruppe A og B har tillatt vogntoglengde 19,50 meter, fordrer det nye regelverket få eller ingen omklassifiseringer av veger.

Dessuten forekommer det, især i Region sør, at kommunal veg ikke er tildelt veggruppe. Slike veger må anses som veggruppe IKKE fordi veglistene ikke forteller om det finnes forhold på vegen som vanskeliggjør trafikk med større lengde og/eller bredde. Med hensyn til vekt kan nok vegene i de aller fleste tilfellene anses som B, selv om fravær av veggruppe antakelig skyldes at det ikke finnes bruer på strekningen og at vegen i de fleste tilfellene med hensyn til vekt kan behandles som en veggruppe A. Samtidig kan vi ikke utelukke at det befinner seg en bru på strekningen som er så dårlig at den ikke tåler større vekter i det hele tatt, noe som tilsier en konkret vurdering i hvert tilfelle. Fylkesvegene, både primære fylkesveger og sekundære og andre fylkesveger, er med noen helt få unntak inndelt i veggruppe.

Vi gjentar også at praktiseringen av regelverket ikke nødvendigvis medfører at alle veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter må omklassifiseres. For slike vegers vedkommende må det vurderes om tiltakene i gjeldende vedlegg 2 pkt. 3 og ny § 5-11 er tilstrekkelige for å sikre at transporter med lengde og bredde inntil 22,00 og 3,25 meter kan finne sted, eller om man ønsker den særlige sikkerheten som ligger i at det for hver transport vurderes hvilke vilkår som skal settes med hensyn til ledsagelse, tidspunkt for kjøring etc. Dette gjelder dessuten kun for de vegstrekninger hvor vegeier ikke allerede har foretatt en vurdering av disse forholdene.

I det følgende gis en kort oversikt over omfanget av strekninger som eventuelt må vurderes omklassifisert i hver region og hvert fylke.

5.1.3.2 Region øst

I Region øst blir konsekvensene antakelig svært små. I Østfold og Oslo finnes ingen vegstrekninger med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter i det hele tatt. I Akershus dreier det seg om et tyvetalls strekninger samt en kommune hvor all øvrig kommunal veg er satt i Bk 10/50 tonn 12,40 A (ca. 150 km). I Hedmark dreier det seg om tre strekninger. Så å si all fylkes- og kommunal veg i fylket er 19,50-veg. I Oppland dreier det seg om ti strekninger, med unntak av en kommune er så å si all veg med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter satt i veggruppe IKKE.

5.1.3.3 Region sør

I fire av fem fylker i Region sør er svært lite kommunal veg klassifisert med hensyn til veggruppe. Ettersom veger uten veggruppe må anses som å falle i veggruppe IKKE, i hvert fall med hensyn til dimensjoner, vil kun et fåtall veger måtte omklassifiseres i disse fylkene. I Vest-Agder, hvor størsteparten av vegene er klassifisert, blir noen flere veger berørt.

I Buskerud finnes 22 vegstrekninger med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 m i veggruppe A eller B, hvorav 19 befinner seg i boligfelt og til sammen utgjør en avstand på ca. 5 km. Svært lite kommunal veg er klassifisert. I Vestfold er svært lite kommunal veg klassifisert, med unntak av et par kommuner hvor større deler av vegnettet er klassifisert. De spredte angivelsene av veggruppe A eller B antas å bety at det finnes en bru på strekningen.

Syv strekninger i veggruppe A eller B har tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter. I Telemark finnes kun én slik strekning. I de fleste kommunene er enten noen få strekninger tildelt veggruppe, antakelig fordi det finnes en bru på strekningen, eller ingen klassifiseringer. I Aust-Agder finnes ingen strekninger i veggruppe A eller B med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter. Kun noen få kommunale veger har angitt veggruppe. I Vest-Agder er de kommunale vegene er i mye større grad klassifisert, selv om det finnes noen hull. Følgelig finnes også flere veger i veggruppe A og B med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter, i alt 70 strekninger, som til sammen utgjør ca. 160 km.

5.1.3.4 Region vest

I Region vest er all kommunal veg klassifisert. De aller, aller fleste kommunale veger er plassert i veggruppe IKKE, og en stor andel av sekundære og øvrige fylkesveger er også plassert i denne veggruppen. Følgelig blir få strekninger berørt. I Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane blir henholdsvis 13 (ca. 47 km), tre (ca. 9 km) og syv og (ca. 44 km) strekninger berørt.

5.1.3.5 Region midt

I Region midt benyttes en helt annen tilnærming ved klassifisering av vegene. Her blir IKKE nesten utelukkende brukt på veger med helt spesielle forhold, som FV 63 (Trollstigen – Geiranger) og veger uten veggruppe («spes»). Så nær som alle fylkes- og kommunale veger i Møre og Romsdal og Trøndelagsfylkene er dermed i veggruppe A eller B. I Nord-Trøndelag er ingen strekninger satt i veggruppe IKKE. Fylkene har også en stor andel veger med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15 meter.

I Møre og Romsdal, som er fylket med flest A- og B-veger med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter, finnes til sammen ca. 2000 km slik veg. I Sør-Trøndelag dreier det seg om ca. 420 km, mens det i Nord-Trøndelag kun er ca. 60 km.

5.1.3.6 Region nord

I likhet med i Region midt, benyttes veggruppe IKKE kun helt unntaksvis i Region nord. I Nordland finnes ca. 925 km med veger med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter i veggruppe A eller B. Det er ingen IKKE-veger i fylket. Heller ikke i Finnmark finnes IKKE-veger, men ingen veger i BK6 er tildelt veggruppe. Fylket har ca. 925 km med veger med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter i veggruppe A og B. I Troms er noen få veger plassert i veggruppe IKKE, i all hovedsak veger i Bk6. En del veger i denne bruksklassen er ikke tildelt veggruppe. I alt finnes ca. 200 km med veger med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter i veggruppe A eller B i fylket.

5.1.3.6 Konklusjon

I fylkene i Region midt og Region nord vil det nye regelverket hvor det fremgår klart at det er tillatt å trafikere alle veger i veggruppe A og B med lengde og bredde inntil 22,00 og 3,25 meter medføre at en stor andel veger må vurderes omklassifisert. I de øvrige regionene må kun et fåtall veger vurderes.

Vegdirektoratet kan ikke uttale seg om i hvilken utstrekning utfallet av disse vurderingene vil være at vegen faktisk omklassifiseres. Som beskrevet i høringsnotatet avhenger utfallet for hver strekning av i hvilken grad vegeier anser at det forventede antallet transporter med større dimensjoner enn alminnelig tillatt vil få uakseptable konsekvenser for fremkommeligheten og trafiksikkerheten på strekningen.

Vi mener imidlertid ikke at det faktum at en del veger nok vil måtte omklassifiseres til veggruppe IKKE taler mot å vedta reglene som foreslått.

Gjennomgangen viser også at måten vegene er klassifisert på varierer sterkt fra Region til Region og fra fylke til fylke. Især når man ser på nabofylker som Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, hvor førstnevnte knapt har kommunal veggruppe som ikke er i veggruppe IKKE, mens sistnevnte kun benytter veggruppe IKKE i de helt spesielle tilfellene, er det klart at vegmessige forhold ikke alene forklarer hvorfor klassifiseringen varierer fra fylke til fylke. Vegdirektoratet mener det burde vært en mer helhetlig tilnærming til bruk av veggruppe. Dette betyr både at man bør ha samme oppfatning med hensyn til om utgangspunktet er at vegene skal i veggruppe A eller B og kun utvalgte strekninger i veggruppe IKKE eller omvendt, og at de samme kriteriene bør legges til grunn ved vurderingen av hvilken veggruppe som skal benyttes i alle fylker og kommuner. Som påpekt ved tidligere anledninger er det svært utfordrende å lage et regelsett som «passer» alle de forskjellige tilnærmingene til vegklassifiseringen.

Som drøftet under punkt 5.1.2.3 utelukker ikke Vegdirektoratet at vi i vil vurdere å justere dagens system for klassifisering med hensyn til tillatte dimensjoner ved spesialtransport, og at det i denne forbindelse kan være aktuelt å opprette en kategori for veger hvor det kun tillates større bredde enn alminnelig tillatt.

5.2 Andre kommentarer

5.2.1 Vilkår for 12,40-veg

Statens vegvesen Region vest v/ Byggherreseksjonen påpeker innledningsvis at situasjonen som beskrives i høringsnotatet ikke er helt korrekt, det skal ikke forekomme at tillatt vogntoglengde settes ned for å hindre trafikk med vogntog, dette forholdet skal reguleres med skilt. Klassifisering skal kun skje på bakgrunn av standarden på vegen og ingen andre ytre forhold. Dersom andre forhold vektlegges mister man respekten for hva 12,40- og 15-veger er.

Vegdirektoratet noterer seg korrigeringen.

5.2.2 Ikrafttredelse

Statens vegvesen Region øst er bekymret for de tilfeller hvor veggruppe A og B er begrenset i forhold til spesielt lengde og bredde. Regionen deler ikke Vegdirektoratets forventning om at transportørene vil velge det mest hensiktsmessige kjøretøyet til formålet og at det i realiteten ikke vil gå vogntog over 12,40/15,00 m på 12,40/15-veger, selv om øvrig lasteareal ikke kan benyttes. Regionen viser til at de er kjent med at det går mye transport hvor lastekapasiteten ikke er fullt ut benyttet, men hvor det på grunn av andre behov transportøren må forholde seg til, gjør at det likevel kjøres med vogntog med lengde 19,50 (eller større). Regionen viser til notatet sendt fra Vegdirektoratet til de veglisteansvarlige i Regionene om behov for omklassifisering av vegene, og at regelverket først vil fungere etter sin hensikt når slik omklassifisering er gjennomført.

Vegdirektoratet er klar over at når det gjelder transport av blant annet arbeidsmaskiner på vogntog særlig innrettet for transport av denne typen gods, må transportørene nødvendigvis benytte de samme vogntogene på alle veger, uavhengig av alminnelig tillatt vogntoglengde for vegen.

Vi er også kjent med at det ved normaltransport ofte benyttes større kjøretøy og vogntog enn strengt tatt nødvendig. Dette kan likevel ikke fullt ut sammenlignes med transport av udelbart gods. Til forskjell fra normaltransport står ikke transportøren fritt til å velge hvor han vil plassere de tilgjengelige lastemetrene. Ved normaltransport, altså ved transport med et 17,50 meter langt semitrailervogntog på en 19,50-veg, kan transportøren plassere de få kolliderende aksler som han selv ønsker. Gir det best lastfordeling å plassere kolliderende aksler midt på eller langt bak på semitraileren, står han fritt til dette. Ved transport av brede, udelbare lastenheter og eventuelt samlastet delbart gods, er tillatt plassering begrenset til den forreste delen av vogntoget. Slik plassering er likevel bare tillatt i den utstrekning det ikke går på bekostning av stabiliteten og lastfordelingen mellom vogntogets aksler. Kommer man i konflikt med disse hensynene, er kjøringen ikke tillatt. Vi viser til punkt 6.1.7.2 hvor vi beskriver enkelte justeringer vi har gjort i bestemmelsene om samlasting av delbart gods som følge av dette.

Vi antar at disse begrensningene i hvert fall delvis vil begrense hvor attraktivt det er å benytte store vogntog til å transportere udelbare lastenheter som bare er brede på 12,40- og 15-veger, og at det derfor ikke er nødvendig å utsette vedtakelsen av de nye reglene til vegene er omklassifisert.

5.2.3 Fordeling av last og lastsikring

Statens vegvesen Region midt mener at man ved å knytte adgangen til å kjøre med større lengde til 19,50-vegene, unngår man også at delbart gods plasseres utenfor den tillatte lengden for slik gods fordi sjåfører ubevist vil utnytte hele lastbærer, for å unngå å få for mye av lasten på trekkbil, eller for å unngå å laste i høyden som igjen kan medføre problemer med å sikre lasten.

Vegdirektoratet viser til punkt 6.1.7.2 hvor vi gjør justeringer i enkelte av bestemmelsene som vil motvirke nettopp disse forholdene. For det første har vi føyd til en bestemmelse om at plassering av gods i høyden kun er tillatt i den utstrekning det er forsvarlig, noe som forbyr slik plassering både dersom det vanskeliggjør sikring av lasten og om det får konsekvenser for transportens stabilitet. For det andre har vi begrenset muligheten til å samlaste delbart gods på veger som ikke er 19,50-veger. Hovedformålet er å unngå at godset plasseres på en måte som gjør tilhengeren ustabil, men transportørene vil heller ikke ha mulighet til å fylle opp vogntoget «av gammel vane».

5.2.4 Planoverganger

Jernbaneverket har avgitt en kommentar som indirekte berører forholdet mellom veggruppe og tillatt vogntoglengde. Instansen påpeker at dersom forslaget innebærer at transportene får økt lengde eller vil bruke lenger tid på å krysse planoverganger, kan dette gi økt risiko for sammenstøt mellom bil/tog. Noen steder kan denne økningen være uproblematisk, mens den andre steder kan gi en uakseptabel risikoøkning. Hver planovergang bør derfor vurderes konkret før økt tillatt lengde eventuelt kan tillates.

Vegdirektoratet bemerker at økt tillatt lengde for transport av udelbart gods fra 20,00 til 22,00 meter ble foreslått allerede i 2012-høringen, og at vi den gang ikke mottok noen innsigelser mot lengdeøkningen. Vi bemerker at økningen kun berører vogntog særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods og dermed kun gjelder et begrenset antall transporter.

Når det gjelder en eventuell adgang til å trafikkere 12,40- og 15-veger i veggruppe A og B med lengde inntil 20,00/22,00 meter, mener vi som beskrevet at dette i henhold til vår forståelse av gjeldende forskriftstekst allerede er tillatt, og at de foreslåtte endringene ikke utvider denne adgangen. Vi har i skrivende stund ikke oversikt over hvor mange usikrede

planoverganger som eventuelt befinner seg på veger med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter i veggruppe A og B. Vi kan heller ikke uttale oss om hvorvidt den som har klassifisert vegen har tatt med eventuelle planoverganger på strekningen i vurderingen av om vegen skal settes i veggruppe IKKE eller ikke. Vi viser imidlertid til at dette vil kunne være et forhold som må vurderes særskilt dersom vegeier nå vurderer om vegen skal omklassifiseres eller ikke som følge av endringene i regelverket, eventuelt i samråd med Jernbaneverket.

5.2.5 Tomkjøring til og fra oppdrag på 12,40- og 15,00-veger

Et annet forhold som må avklares før reglene kan fungere etter sin hensikt, er hvordan man skal unngå at 12,40- og 15-veger brukes som «snarveger» ved tomkjøring. De foreslåtte reglene tillater at vogntog med lengde inntil 19,50/17,50 meter kan kjøre uten gods til og fra oppdrag på veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter. Tanken har imidlertid ikke vært at enhver tomkjøring skal være tillatt, kun kjøring til og fra oppdrag. For at kjøringen skal være tillatt må den forestående eller foregående transporten dokumenteres med fraktbrev, ordreseddel eller lignende. Kan den transporten ikke dokumenteres, er kjøring heller ikke tillatt.

Det kan imidlertid spørres om dette fremgår klart nok av forskriftsteksten. At ikke enhver kjøring med tomt vogntog med større lengde enn alminnelig tillatt for vegen er tillatt, ligger imidlertid implisitt i reglene, ved at regelsettet som sådan gjelder transport av udelbart gods. Vegdirektoratet vil ikke i denne omgang endre forskriftsteksten. Dersom reglene på dette punktet viser seg å by på utfordringer i praksis, vil vi vurdere å justere forskriftsteksten på dette punktet. For utekontrollens vedkommende kan det dessuten presiseres i trafikkontrollinstruksen hva slags dokumentasjon som skal kreves/godtas for at kjøringen skal anses som tillatt etter § 5-7 nr. 3.

5.2.6 Dispensasjoner på veggruppe IKKE

NLF mener at det på faste IKKE-veger må kunne gis dispensasjon på årsbasis for lengde og bredde inntil 22,00 og 3,25 meter.

Vegdirektoratet bemerker at forskriftsteksten i ikke i seg selv er til hinder for å gi slike dispensasjoner, da «tidsbegrensning» ikke er nærmere definert. Det skal dog påpekes at grunnen til at veger settes i veggruppe IKKE, er som definisjonen tilsier at forhold på vegen gjør den uegnet for transporter med større dimensjoner enn alminnelig tillatt. Å gi dispensasjoner på årsbasis som muliggjør kjøring på vegen som om den var i veggruppe A eller B for et år av gangen undergraver dermed selve intensjonen med regelverket. Når det er sagt, kan det likevel være aktuelt å gi dispensasjoner for lengre perioder dersom dispensasjonsmyndigheten anser at trafikksikkerhets- og fremkommelighetshensyn i tilstrekkelig grad ivaretas gjennom særskilte vilkår i dispensasjonen, for eksempel med hensyn til ledsagelse. Om dispensasjon skal gis og i så fall hvilke vilkår som skal settes, må vurderes konkret for hvert tilfelle.

6. Kommentarer til forskriftsteksten

6.1 § 5-7 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon

6.1.1 Nr. 2 og 3 – generelt om endringer i forhold til 2012-forslaget

Paragraf 5-7 nr. 2 tilsvarende 2012-forslaget strukturmessig. Bokstav a inneholder tabellen som angir vogntogtyper og tillatte dimensjoner med og uten gods for disse. Bokstav b inneholder nærmere bestemmelser om transport av ett kolli, flere kolli og samlasting.

Nr. 3 er bygget opp på omtrent samme måte, men avviker fra 2012-forslaget ved at daværende bokstav b foreslås splittet i tre bokstaver: uttrekkbart vogntog beregnet på transport av langt, udelbart gods og semitrailervogntog (bokstav b), motorvogn med slep- eller påhengsvogn (bokstav c) og motorvogn (bokstav d), med litt forskjellige regler ettersom vogntogene i bokstav b kan transportere udelbare kolli som er lange, brede eller begge deler, mens de to siste kun kan transportere brede, udelbare kolli.

Kun en instans har kommentert dette direkte. **Frank Erdmann** påpeker at motorvogn med vanlig slep- eller påhengsvogn er uegnet for transport av lange kolli, noe som også samsvarer med Vegdirektoratets vurdering av forholdet. Vegdirektoratet antar derfor at instansene er enige i at dette er en fornuftig måte å strukturere bestemmelsen på.

6.1.2 Nr. 2 bokstav b pkt. 1, nr. 3 bokstav b pkt. 1, bokstav c pkt. 1 og bokstav d pkt. 1 – ett udelbart kolli

6.1.2.1 Endringer i forhold til 2012-forslaget

For vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner (nr. 2) gis en noe lempeligere regulering av hvilke vogntog som tillates å transportere hvilke typer udelbart gods, ved at det ikke stilles krav om at vogntog som uten gods overstiger største tillatte lengde kun kan transportere kolli som overstiger største tillatte lengde etc. Der 2012-forslaget eksplisitt begrenset bruken av et vogntog som overstiger største tillatte lengde til transport av udelbare kolli som overskrider enten tillatt lengde eller tillatt lengde og bredde, og tilsvarende for vogntog som overstiger tillatt bredde, og begrenset bruken av vogntog som uten gods overskrider både tillatt lengde og bredde til kolli som medfører overskridelse av både tillatt lengde og bredde, er det etter 2014-forslaget tilstrekkelig at én av dimensjonene overstiges. I praksis er det nok mest aktuelt at et vogntog som overstiger tillatt lengde og bredde kan transportere gods som enten overstiger tillatt lengde eller tillatt bredde. Det er antakelig ikke like viktig å kunne transportere et kolli som bare er bredt på et vogntog som bare er langt eller omvendt, selv om dette også vil være tillatt. Den samme endringen er for så vidt gjort for kjøretøy og vogntog som uten gods ikke overstiger de største tillatte dimensjoner (nr. 3), men får liten eller ingen betydning i praksis.

6.1.2.2 Instansenes kommentarer og Vegdirektoratets vurderinger

Ingen instanser har avgitt kommentarer som direkte berører disse delene av forslaget. Vegdirektoratet antar instansene som generelt stiller seg positive til forslaget også støtter disse delene av forslaget. Vegdirektoratet vil derfor vedta § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 1, nr. 3 bokstav b pkt. 1, bokstav c pkt. 1 og bokstav d pkt. 1 som foreslått.

6.1.3 Nr. 2 bokstav b pkt. 3 – ett kolli som verken overstiger tillatt lengde eller bredde

I tillegg til reglene om transport av ett udelbart kolli, er det gitt en regel i § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 3 som muliggjør transport av ett kolli som ikke overstiger verken tillatt lengde eller bredde på vogntog som uten gods overstiger en av eller begge disse dimensjonene. Dette muliggjør transport av en mindre arbeidsmaskin, returtransport av ledsagerbil o.l. Forslaget fra 2012 inneholdt ikke en slik regel. Flere høringsinstanser etterlyste i sine svar på 2012-høringen en mulighet til å utføre slik transport.

Ingen instanser har avgitt kommentarer som direkte berører dette forslaget. Vegdirektoratet antar at instansene er tilfredse med at slik transport vil være tillatt.

6.1.4 Returtransport

NLF ønsker imidlertid mulighet til å utføre annen returtransport på slike vogntog, dersom lastlengden ikke overstiger 13,61 meter og totalvekten ikke overstiger 50 tonn.

Forslag til forskriftstekst tillater ikke returtransport av utelukkende delbart gods. Dersom slik transport eventuelt skal være tillatt, må § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 3 endres.

Vegdirektoratet bemerker at vi i høringsnotatet påpekte at det ikke var aktuelt å tillate annen returtransport på slike vogntog. Årsaken var i hovedårsak at det ville være svært vanskelig å føre kontroll med en slik praksis. For at det skal være snakk om en «returtransport» i ordets egentlige forstand må det dreie seg om transport direkte mellom lossested og enten til lasteplass for hovedkolliet eller transportbedriftens område. Det er for eksempel ikke aktuelt å tillate at vogntoget kjører en «alternativ rute» eller omveg på tilbakevegen for å levere returgodset. Noe annet vil legge til rette for økt trafikk med de store spesialtransportvogntogene, noe som ikke er ønskelig. Vegdirektoratet antar at NLF sitt ønske om å kunne utføre returtransport ikke er begrenset til kjøring mellom disse stedene.

En annen vanskelig grensedracting oppstår dersom vogntoget istedenfor å returnere til lasteplass for hovedkolliet eller transportbedriftens område skal videre til et annet oppdrag. Spørsmålet blir om man da også skal tillate «retur»-transport av delbart gods mellom disse lokasjonene. I tillegg må det avklares hvordan en kontrollør skal kunne vite om det dreier seg om en reell returtransport eller ikke. Dette kan til en viss grad håndteres ved at den foregående transporten dokumenteres med fraktbrev, men også her oppstår utfordringer dersom «retur»transporten ikke skjer langs nøyaktig samme strekning som den foregående spesialtransporten.

Et avgjørende poeng er imidlertid at transport av utelukkende delbart gods, selv når det dreier seg om en reell returtransport, risikerer å stride mot direktiv 96/53/EF. Etter direktivets artikkel 4 nr. 3 tillates kun tomkjøring og transport av *udelbart* gods med større dimensjoner enn tillatt etter vedlegg I. Ren transport av delbart gods kan dermed ikke tillates.

Vegdirektoratet vil etter dette ikke utvide § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 3 til å tillate returtransport på vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner. Bestemmelsen vil dermed vedtas som foreslått.

6.1.5 Nr. 2 bokstav b pkt. 2, nr. 3 bokstav b pkt. 2, bokstav c pkt. 2 og bokstav d pkt. 2 – transport av flere udelbare lastenheter

6.1.5.1 Oversikt over endringer i forhold til 2012-forslaget

På samme måte som ved transport av ett udelbart kolli er begrensningene i hvilke vogntog som kan transportere hvilke typer udelbart gods (langt, bredt eller begge deler) fjernet. 2012-forslaget inneholdt også regler om transport av mer enn ett kolli uten dispensasjon, men bestemmelsene i 2014-forslaget er omformulert for å gjøre det klart på hvilke vilkår slik transport kan foregå. Innenfor de største tillatte dimensjoner med gods som angitt i tabellene i nr. 2 bokstav a og nr. 3 bokstav a, kan

- flere lange, udelbare kolli kan plasseres ved siden av hverandre inntil 2,55 m bredde
- flere brede, udelbare kolli kan plasseres etter hverandre inntil tillatt lengde for vegen, målt fra forreste punkt på vogntoget til bakerste punkt på det bakerste kolliet

6.1.5.2 Tillatt plassering av flere udelbare kolli - instansenes kommentarer

Ingen instanser har kommentert regelen for plassering av lange, udelbare kolli ved siden av hverandre.

Statens vegvesen Region vest v/ Byggherreseksjonen påpeker at det også bør presiseres at 12,00 m fra king-pin til semitrailerens bakre begrensning og 2,04 m til forreste punkt på semitrailer må overholdes, for å få like konkurransevilkår og unngå at semitrailervogntog med total lengde 16 meter med 13,6 m semitrailer kan laste flere lastemeter enn semitrailervogntog med total lengde 17,50 m og samme semitrailer.

Statens vegvesen Region midt kommenterer til forslaget § 5-7 nr. 3 bokstav c at formuleringen «Kollienes totale lengde skal ikke overstige største tillatte vogntoglengde for vegen» tillater at gods stikker ut i lysåpningen mellom bil og tilhenger. Dette mener de kan skape trafikkfarlige situasjoner ved sving. Regionen ønsker derfor at bestemmelsen tilføyes at «Kolli ikke må strekke seg utover kjøretøyenes opprinnelige lastbærer i lengderetning».

Statens vegvesen Region vest v/ Byggherreseksjonen spør også om setningen «Bestemmelsene om transport av flere udelbare kolli vil påpeke at flere brede kolli kan plasseres etter hverandre inntil tillatt lengde for vegen» betyr at en på 12,40-veger kan laste kolli inntil 12,40 meter, eller om det kan være 12,40 meter fra forkant av vogntoget til bakkant av siste kolli. De stiller det samme spørsmålet til forskriftsteksten, som uttaler at «... Dersom det transporteres flere udelbare lastenheter med større bredde enn 2,55 meter, skal lastenhetenes totale lengde ikke overstige tillatt vogntoglengde for vegen.»

6.1.5.3 Tillatt plassering av flere udelbare kolli – Vegdirektoratets kommentarer og vurderinger

Vegdirektoratet antar at fraværet av kommentarer vedrørende plassering av lange kolli i lengderetningen betyr at høringsinstansene støtter forslaget.

Vegdirektoratet er enige med Region vest v/ Byggherreseksjonen i at det bør presiseres at tillatte lastlengder bør reguleres, både når det gjelder transport av flere brede, udelbare kolli og ved samlasting av udelbart og delbart gods. Formelt sett krever en slik regel ingen endring av ordlyden i de aktuelle bestemmelsene i § 5-7. Disse målene er del av § 5-4 nr. 4 og omfattes dermed av «tillatt lengde for vegen». Vegdirektoratet ser likevel at å la bestemmelsene gi klart uttrykk for at målene gjelder vil være en fordel. En slik presisering krever imidlertid flere justeringer i bestemmelsene. For det første mener vi det er hensiktsmessig å skille bestemmelsene om transport av flere lange, udelbare kolli og flere brede, udelbare kolli i to separate bestemmelser, for de vogntogene som kan transportere begge typer kolli (§ 5-7 nr. 2 og nr. 3 bokstav b). Dette fordi en slik regulering vil gjøre bestemmelsene noe lengre, og ved å skille dem fra hverandre unngår vi at hvert punkt blir for langt og uoversiktlig. Kjøretøy og vogntog som kun kan transportere brede, udelbare kolli (nr. 3 bokstav c og d) beholder sin foreslåtte struktur.

Regulering av tillatt lastlengde vil nødvendigvis kun gjelde for veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. For veger med tillatt vogntoglengde 12,40 eller 15,00 meter må tillatt lengde fortsatt måles fra fronten på vogntoget til bakerste punkt på bakerste kolli. Begge disse forholdene må komme klart frem av forskriftsteksten. Unntaket er i nr. 3 bokstav d som regulerer transport med motorvogn, hvor største tillatte lengde med og uten gods er 12,00 meter på alle veger.

Tillatt plassering av flere udelbare kolli med bredde over 2,55 meter i lengderetningen, angis i forslaget som «innenfor tillatt lengde for vegen». Dette blir endret til at «på veg med tillatt vogntoglengde 19,50 meter skal lastenhetenes totale lengde ikke overstige tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b. På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter skal lastenhetenes bakerste punkt ligge innenfor tillatt vogntoglengde for vegen.»

For 19,50-veggenes vedkommende innebærer endringen at tillatte *lastlengder* etter § 5-4 nr. 4 bokstav b også gjelder ved transport av flere brede udelbare kolli. Dersom det benyttes et semitrailervogntog, tillates kolliene plassert med lengde maksimalt 12,00 meter fra king-pin til bakre begrensning og 2,04 m fra king-pin til et vilkårlig punkt på det forreste kolliet (tilsvarende § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 2 og 3). Benyttes motorvogn med slep- eller påhengsvogn, er største tillatte lastlengde, målt fra lastbærerens forreste utvendige punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste utvendige punkt minus lysåpningen 15,65 meter, og 17,15 m inkludert lysåpningen (tilsvarende § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 4 og 5). Vi antar det sistnevnte ivaretar Region midt sin bekymring om lasting av brede, udelbare kolli i lysåpningen mellom motorvogn med slep- eller påhengsvogn.

§ 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 2 til 5 regulerer først og fremst lastbærernes lengde og ikke godset, men der godset rager utenfor lastbæreren i lengderetningen skal også godset ligge innenfor målene som oppgis. Vi understreker at når det i § 5-7 henvises til § 5-4 nr. 4 bokstav b, skal *lastenhetene* ligge innenfor lengdene som oppgis. *Lastbærerens* lengde er ikke begrenset til målene i § 5-4 nr. 4 bokstav b.

Ved å regulere tillatt lastlengde for semitrailervogntog i forhold til king-pin, kan ikke transportøren fritt velge hvordan de tilgjengelige lastemetrene skal disponeres slik NLF ønsker. Vi anser likevel dette regelsettet for å være mer egnet.

Henvisningene til § 5-4 nr. 4 gir transportørene konkrete mål å forholde seg til, som samsvarer med reglene de forholder seg til ved normaltransport og som vi antar allerede er godt innarbeidede i bransjen. Det er heller ikke slik at fravær av mulighet til å selv velge hvor lastemetrene skal plasseres nødvendigvis vil gi dårligere lastfordeling. Ved transport av tynge kolli vil lastfordelingen og ikke *lastlengden* begrense antall kolli som kan transporteres. Det kan altså bety at transportørene ikke kan benytte hele den tilgjengelige lasteflaten, ved at det fremste kolliet kanskje ikke kan plasseres så langt frem som reglene isolert sett gir anledning til. Transporteres lett gods, er det neppe et problem at lastemetrene ikke kan disponeres fritt. Det er altså ikke slik at disse reglene *tvinger* transportørene til å laste på en ugunstig måte. Videre ligger det i reglene også et ønske om at transportørene ikke skal benytte lengre vogntog enn nødvendig. Dersom det er mulig og praktisk å transportere lastenhetene på et vogntog som uten gods ligger innenfor de største alminnelig tillatte dimensjoner, bør slikt vogntog benyttes.

Vegdirektoratet er for øvrig klar over at den faktiske lasteflaten som kan benyttes til transport av udelbart gods på brønnhengere med svanehals begynner noe bak king-pin. Reguleringen gir i praksis ikke 14,04 meter disponibel lasteflate for vogntogene som omtales i § 5-7 nr. 2 ved transport av flere brede, udelbare kolli, og at kolliene nødvendigvis må plasseres langt frem på tilhengeren dersom det skal være mulig å transportere mer enn ett bredt, udelbart kolli. Vi mener likevel at den foreslåtte regelen er den mest hensiktsmessige, da det gir et enhetlig regelsett for alle vogntog.

For 12,40- og 15-veggenes vedkommende innebærer endringen i ordlyden ingen realitetsendring, men har den fordel at det kommer klarere frem at tillatt lengde skal måles fra fronten på vogntoget. Vi antar dette er en fordel da det har blitt stilt spørsmål om hvordan tillatt lengde skal måles både fra Utekontrollapparatet og i høringssvaret fra Region vest v/ Byggherreseksjonen. Med formuleringen «På vegger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter skal lastenhetenes bakerste punkt ligge innenfor tillatt vogntoglengde for vegen», er det mulig å lese ut fra forskriftsteksten hvordan tillatt lengde skal måles.

Endelig forskriftstekst for § 5-7 finnes i punkt 9.

6.1.5.4 Øvrige kommentarer vedrørende transport av flere udelbare kolli

Statens vegvesen Region vest v/ Byggherreseksjonen påpeker at det kun helt unntaksvis og i helt spesielle tilfeller bør være tillatt å transportere kolli som ikke har minste mulige bredde minst 2,56 meter etter reglene om bredt, udelbart gods dersom dette gir mulighet til å sikre kolliet bedre, da dette ellers muliggjør utnyttelse av flere lastemeter.

Kommentaren vedrørende kravet til kollienes bredde og muligheten til å plassere dem med langsiden i fartsretningen, knytter seg ikke til forskriftsteksten som sådan, men til omtalen av dette i høringsnotatet. Vegdirektoratet understreker at formuleringen ikke var ment å åpne for transport av kolli som i en retning måler mindre enn 2,55 meter, men at enkelte kolli som for eksempel måler 3,15x 3,25 meter ikke under enhver omstendighet må plasseres med den korteste siden i fartsretningen. Vi understreker at hvis kolliet kan sikres i henhold til forskrift om bruk av kjøretøy § 3-2 nr. 3 og § 3-3 plassert med kortsiden i fartsretningen, hjelper det ikke om godset kan sikres *enda bedre* med breidsiden i fartsretningen. En slik praktisering av regelen sikrer at ikke *transportører* utnytter muligheten til å få med et ekstra kolli ved å plassere disse med langsiden i fartsretningen.

For øvrig vil det måtte vurderes konkret av kontrolløren om godset er av en slik art at transport med breidsiden i fartsretningen kan godtas. Hvis det skulle vise seg at *produzentene* for å utnytte dette konstruerer kolli som faktisk ikke kan sikres forskriftsmessig med mindre den bredeste siden plasseres i fartsretningen, vil vi vurdere å endre forskriften slik at det kommer klart til uttrykk at udelbart gods med bredde over 2,55 meter alltid skal plasseres med den korteste siden i fartsretningen.

FLO etterlyser forskriftsfesting av adgangen til å frakte flere udelbare lastenheter i høyden.

Vegdirektoratet diskuterte i arbeidet med 2014-forslaget om vi skulle gi en bestemmelse som eksplisitt regulerte adgangen til å plassere flere udelbare kolli og samlastet gods i høyden. Endelig forslag til forskriftstekst inneholdt ikke en slik regel da vi anså den for å ligge implisitt i reglene om plassering i lengde- og bredderetningen. Vi ser at det likevel kan være hensiktsmessig å gi en slik regel, særlig for å klargjøre at stabling i høyden er tillatt i den utstrekning det er forsvarlig, også reduserer faren for at samlastet gods stables i høyden innenfor 12,40 meter i en slik grad at det går ut over transportens stabilitet. Paragraf 5-7 nr. 4 vil etter dette tilføyes en ny bestemmelse som vil lyde «*Ved transport av flere udelbare lastenheter og ved samlasting av udelbare og delbare lastenheter etter denne paragraf nr. 2 bokstav b og nr. 3 bokstav b til d, tillates lastenhetene plassert i høyden i den utstrekning det er forsvarlig*». Forslagets nr. 4 om bredde for motorvogn som skal trekke tilhenger med bredde over 2,55 meter blir nytt nr. 5.

6.1.6 Nr. 3 bokstav b pkt. 3, bokstav c pkt. 3 og bokstav d pkt. 3 – Samlasting

6.1.6.1 Endringer i forhold til 2012-forslaget

I 2014-forslaget fremgår det helt klart at samlasting av udelbart og delbart gods er tillatt på kjøretøy og vogntog som uten gods ikke overstiger de største tillatte dimensjoner (nr. 3 bokstav b pkt. 3, bokstav c pkt. 3 og bokstav d pkt. 3). Det gis også regler for hvordan delbart gods tillates plassert ved slik transport. Dette er omtalt i punkt 6.1.8.

6.1.6.2 Instansenes kommentarer

Statens vegvesen Region sør mener forslaget gir rom for bedre utnyttelse av vogntogene ved at delbart gods kan samlastes med udelbart gods etter gitte regler. Også **Oslo Politidistrikt** mener det åpnes for noe bedre utnyttelse av vogntogparken, noe som vil gi miljøgevinst.

Statens vegvesen Region vest v/ Byggherreseksjonen stiller spørsmålsteget til skillet mellom delbart og udelbart gods. De viser til definisjonen av udelbart gods og spør om alt gods som ikke faller inn under denne definisjonen vil være å anse som «delbart gods». Som eksempel viser de til transport av stålrør, hvor ett rør er 14,00 m langt og to er 7,00 m lange, og spør om rørene på 7 m, som er «udelbare» i betydningen at de ikke kan deles, anses som delbart gods etter forskriften. Instansen mener dette i så fall kan virke forvirrende og bør fremkomme i forskriftsteksten.

Instansen mener også at adgangen til å samlaste delbart gods kan medføre at utbyggere, bedrifter og oljebransjen ikke lenger vil etterstrebe å bygge innenfor tillatte dimensjoner for normaltransport, fordi det vil bli billigere å utføre transporter med større lengde og bredde, noe som igjen vil medføre flere spesialtransporter.

NLF uttaler at de forstår § 5-7 nr. 3 bokstav b til d som at det kan samlastes gods inntil 20,00 og 2,55 meter dersom deler av lasten tilsier denne lengden. Instansen mener det må være adgang til å transportere hvilebrakke sammen med arbeidsmaskin/skogsmaskin når maskinfører trenger dette til sin pålagte hvil.

6.1.6.3 Vegdirektoratets kommentarer og vurderinger

Som det beskrives i høringsnotatet og i 2012-høringen, innebærer definisjonen av ”udelbart gods” i § 5-2 at to vilkår må være oppfylt for at et kolli skal kunne anses som udelbart. For det første må det kun ved store kostnader eller fare for skade kunne deles, og for det andre må det ha slik lengde, bredde eller vekt at det ikke er mulig å transportere det innenfor de alminnelig tillatte vekter og dimensjoner. Et rør med lengde innenfor hva det er mulig å transportere etter de alminnelige bestemmelsene i § 5-4 er ikke å anse som et udelbart kolli, selv om det ikke kan deles. Dette er også grunnen til at § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 3 inneholder en særlig regel om transport av et «udelbart kolli» som verken overstiger tillatt lengde eller bredde. Transportørene må altså lese både § 5-2 og § 5-7 for å se hvilke typer gods som tillates transportert etter bestemmelsen. Kolli som ikke omfattes av definisjonen av udelbart gods vil være å anse som *delbart* gods. Dersom forskriften i praksis viser seg å by på problemer på dette punktet, kan § 5-2 bokstav eventuelt tilføyes en definisjon av «delbart gods».

Region vest mener at adgang til å samlaste udelbart og delbart gods vil føre til flere transporter med større dimensjoner enn alminnelig tillatt. Vegdirektoratet antar at forutsetningen for denne forventningen er at utbyggeren/bedriften i dag forsøker å holde kollienes dimensjoner innenfor normaltransportmålene fordi de har vært nødt til å holde seg innenfor disse dimensjonene for å få med seg alt godset i ett lass. Spørsmålet blir dermed hvor mye avsenderne eventuelt kan spare på å ikke lenger bygge innenfor disse dimensjonene.

Vegdirektoratet har ikke grunnlag for å uttale oss om dette. Vi kan dermed ikke utelukke at forslaget vil medføre en viss økning i antall transporter med større dimensjoner enn alminnelig tillatt. Vi antar likevel at økningen ikke vil være av særlig omfang.

Dersom det viser seg at liberaliseringen av samlastingsreglene medfører en betydelig økning i antall transporter med større dimensjoner enn alminnelig tillatt, kan det vurderes å endre forskriftsteksten for å gi noe strengere vilkår for når samlasting kan tillates. Vegdirektoratet vil følge med på utviklingen i transportmønsteret som følge av regelendringene, både med hensyn til i hvilken grad transportørene benytter seg av muligheten til å samlaste udelbart og delbart gods, og det totale antallet transporter med større dimensjoner enn alminnelig tillatt som utføres.

Vi bemerker også at å legge til rette for mer rasjonell spesialtransport i denne omgang ikke består i å redusere antall transporter, men å redusere byråkratiet forbundet med utførelsen av transportene. I tillegg oppnår transportøren (eller transportkjøperen) en økonomisk fordel ved at deler av tilgjengelig lastekapasitet kan benyttes til delbart gods, slik at de ikke må utføre en ekstra transport for å få transportert det delbare godset. I teorien kan dette også medføre en miljømessig gevinst.

Når det gjelder NLF sin kommentar om tillatt plassering av samlastet gods, påpeker Vegdirektoratet at det aldri vil være adgang til å samlaste delbart gods i lengde 20,00 meter. I forslag til forskriftstekst understrekes det at delbart gods skal plasseres innenfor tillatt vogntoglengde for vegen, som henviser til største alminnelig tillatte lengde for vegen. For semitrailervogntog vil dette være 17,50 meter, og for motorvogn med slep- eller påhengsvogn 19,50 meter. Dette gjelder selv om det samtidig transporteres et udelbart kolli som gir transporten total lengde 20,00 meter.

Vegdirektoratet bemerker også at en hvilebrakke kan anses som et udelbart kolli. Dersom arbeidsmaskinens og brakkens samlede lengde ikke overskrider 17,50/19,50 (13,61/15,65) meter og bredden ikke overstiger 3,25 meter, vil transporten være tillatt. Det vil derimot aldri være tillatt å plassere flere kolli etter hverandre, verken delbare eller udelbare, dersom dette medfører at største alminnelig tillatte lengde overskrides. Blir den totale lengden over 17,50/19,50 (13,61/15,65) meter, må kolliene transporteres hver for seg. Denne forskriftsendringen har ikke som intensjon å muliggjøre transport av flere kolli etter hverandre dersom tillatt lengde for vegen/tillatt lastlengde overstiges. En åpning av transport av en arbeidsmaskin pluss en arbeidsbrakke vil fort kunne medføre at det også må tillates transport av andre udelbare kolli med samlet lengde over 19,50/17,50 (15,65/13,61) meter. En slik adgang er dessuten i strid med våre EØS-rettslige forpliktelser. Disse muliggjør transport av flere lange udelbare kolli innenfor tillatt bredde *eller* flere brede kolli innenfor tillatt lengde. Regler som tillater overskridelse av tillatt lengde ved plassering av kolli i lengderetningen vil være i strid med direktiv 96/53/EF artikkel 4 nr. 3 jf. artikkel 2 trettende strekpunkt og vil dermed innebære brudd på våre EØS-rettslige forpliktelser.

6.1.7 Nr. 3 bokstav b pkt. 3, bokstav c pkt. 3 og bokstav d pkt. 3 – særlig om plassering av samlastet delbart gods

6.1.7.1 Endringer i forhold til 2012-forslaget

I tillegg til å eksplisitt tillate samlasting av delbart gods, gis det også regler for hvordan det delbare samlastede godet skal plasseres:

- Ved samlasting av delbare kolli med ett eller flere lange, udelbare kolli, skal de delbare og udelbare kollienes samlede bredde ikke overstige 2,55 meter. De delbare kolliene tillates

plassert i lengderetningen inntil tillatt lengde for vegen, målt fra forreste punkt på vogntoget til bakerste punkt på det bakerste kolliet

- Ved samlastning av delbare kolli med ett eller flere brede, udelbare kolli, skal de udelbare og delbare kollienes samlede lengde ikke overstige tillatt lengde for vegen, målt fra forreste punkt på vogntoget til bakerste punkt på det bakerste kolliet. De delbare kollienes tillates plassert i inntil 2,55 meters bredde

6.1.7.2 Instansenes kommentarer og Vegdirektoratets vurderinger

NLF foreslår at foreslår at lastlengde (13,61/15,65 meter) legges til grunn og ikke totallengden fra vogntogets front. Begrunnelsen er at dette vil gi riktigere vektfordeling.

Vegdirektoratet har også blitt gjort oppmerksom på at forslaget § 5-7 nr. 3 bokstav b pkt. 3 og bokstav c pkt. 3 kan føre til skjevlastning. Slik lastning vil få konsekvenser for transportens stabilitet og dermed øke faren for velt. Bokstav b pkt. 3, som regulerer samlastning på semitrailervogntog, vil føre til plassering av gods for langt frem på semitrailereren, særlig på 12,40-veger. Slik skjevfordeling av lasten kan medføre at vogntoget blir ustabil og at semitrailereren lettere vil velte enn når lasten er jevnt fordelt på alle aksler. Bokstav c pkt. 3, som regulerer samlastning på motorvogn med slep- eller påhengsvogn, kan også få et slikt utslag, da faren for velt øker også ved skjevlastning på slepvogn.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 3-2 nr. 2 første punktum krever at «Godsets vekt skal være ... hensiktsmessig fordelt mellom akslene». Denne bestemmelsen går foran eventuelle bestemmelser om plassering av last i kapittel 5, i den forstand at en transport som kan være lovlig etter kapittel 5, likevel ikke er tillatt fordi den strider mot § 3-2 nr. 2. Hvis plassering av det delbare godset lengst frem på semitrailereren gir en så ugunstig fordeling av lasten at det går ut over trafikksikkerheten, er kjøringen også i strid med vegtrafikkloven § 3. Dette betyr at kravet om jevn fordeling av lasten på vogntogets aksler faktisk legger en ekstra begrensning på adgangen til å samlaste delbart gods – slikt gods kan bare medbringes i den utstrekning det ikke går ut over lastfordelingen, vogntogets stabilitet og trafikksikkerheten generelt. Når dette er sagt, ser Vegdirektoratet at det likevel kan være hensiktsmessig å justere enkelte av bestemmelsene noe for å unngå å gi inntrykk av at spesialtransportreglene gir adgang til å fravike kravet i forskrift om bruk av kjøretøy § 3-2. I tillegg presiserer bestemmelsen ikke hva som ligger i «hensiktsmessig». Fordeling av last mellom akslene er heller ikke regulert i gjeldende vedlegg 1 eller ny § 5-4.

Vegdirektoratet støtter NLF sitt synspunkt om at å benytte tillatte lastlengder i henhold til § 5-4 nr. 4 fremfor «tillatt vogntoglengde for vegen» gir riktigere fordeling av lasten. Årsaken til at disse henvisningene ikke ble benyttet i forslag til forskriftstekst var at de gjør bestemmelsene noe mer omfangsrike, ettersom vi da måtte gi separate regelsett for 19,50-, 15,00- og 12,40-metersvegene og for de forskjellige kjøretøy- og vogntogtypene. Vi ser i etterkant at ønsket om å gjøre bestemmelsene så kortfattede som mulig har fått enkelte utilsiktede trafikksikkerhetsmessige konsekvenser. Vi viser i denne sammenheng også til kommentarene fra Region midt om at de er usikre på om lengden skal måles fra fronten av vogntoget eller fra forreste punkt på lasten, og om at fravær av regulering av lastlengde ved transport av flere brede udelbare kolli kan medføre at kolliene stikker ut i lysåpningen.

På bakgrunn av dette har vi endret § 5-7 nr. 3 bokstav b og c hva gjelder bestemmelsene om samlastning av udelbart og delbart gods. Bokstav d (motorvogn) er ikke endret da ordlyden i forslaget ikke byr på nevneverdige utfordringer. Nr. 2 (vogntog som uten gods overstiger de

største tillatte dimensjoner) er heller ikke endret da samlasting som foreslått kun vil være tillatt med dispensasjon med tidsbegrensning.

De berørte bestemmelsene er endret i to henseender. For det første er det gjort visse innskrenkninger i adgangen til å utføre slik transport, og for det andre er formuleringen av tillatt plassering av de delbare kolliene justert tilsvarende som i bestemmelsene om transport av flere brede, udelbare kolli. Endringene er gjort delvis som følge av instansenes kommentarer og delvis som følge av andre forhold.

Innskrenkningen i adgangen til å samlaste delbart og udelbart gods består i at adgangen til å utføre transport av delbart gods med semitrailer begrenses til 19,50 vegene og at man ved bruk av motorvogn med slep- eller påhengsvogn på 12,40- og 15-veg kun kan laste delbart gods på motorvognen.

Ved å endre § 5-7 nr. 3 bokstav b pkt. 2 slik at adgangen til å samlaste delbart gods på vogntog om omtalt i bestemmelsen begrenses til 19,50-vegene, unngår vi at de delbare kolliene plasseres så langt frem på vogntogene at det påvirker transportens stabilitet. I tillegg blir det mulig å regulere tillatt lastlengde for delbare lastenheter i henhold til § 5-4 nr. 4, altså 12,00 + 2,04 m for semitrailerkombinasjoner og 15,65 meter for motorvogn med slep- eller påhengsvogn.

Alternativet er å gi et standardisert antall lastemeter til disposisjon på 12,40- og 15-vegene. Selv om man på denne måten unngår at lasten plasseres for langt frem, vil vekten av det delbare godset likevel ikke fordeles jevnt på vogntoget. Dessuten unngår man ikke utfordringen som Region midt påpeker, det vil si at sjåfører ubevist vil utnytte hele lastbærer, for å unngå få for mye av lasten på trekkbil, eller for å unngå å laste i høyden som igjen kan medføre problemer med å sikre lasten. Vegdirektoratet anser derfor å begrense adgangen til samlasting til 19,50-vegene som den mest hensiktsmessige regelen for semitrailervogntog.

Paragraf 5-7 nr. 3 bokstav b pkt. 3 vil etter dette lyde

[Innenfor dimensjonene med gods oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert på uttrekkbart vogntog beregnet på transport av langt, udelbart gods og semitrailervogntog]:
3. Delbart gods sammen med udelbart gods på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Det delbare godset skal plasseres innenfor bredde 2,55 meter og tillatt lastlengde etter § 5-4 nr. 4 bokstav b pkt. 2 til 5.

Vegdirektoratet anser det for øvrig ikke som nødvendig å gi den samme begrensningen for transport av flere brede, udelbare lastenheter etter samme bestemmelse pkt. 2. Det vil også her være en viss mulighet for å skjevlaste vogntogene. Vi antar likevel at ved transport av flere brede, udelbare kolli med en viss egenvekt, vil sjåføren/transportøren selv være klar over at han risikerer å kjøre i strid med § 3-2 nr. 2. Dessuten vil en del kolli ikke ha tilstrekkelig egenvekt til å utløse dette problemet. Vi ser ingen grunn til å begrense adgangen til å transportere flere brede, udelbare kolli i disse tilfellene. På 12,40-vegene vil de udelbare kollienes størrelse dessuten begrense muligheten for å transportere mer enn ett kolli. § 5-7 nr. 3 bokstav b pkt. 2 vil derfor beholde sin foreslåtte ordlyd.

En tilsvarende justering er nødvendig i nr. 3 bokstav c pkt. 3. Ettersom også denne bestemmelsen tillater plassering av delbart gods som kan medføre redusert stabilitet og økt fare for velt, vil bestemmelsen tilføyes at på veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter, tillates delbare lastenheter kun transportert på *motorvognen*. I praksis innebærer dette

kun en begrensning i adgangen til å samlaste delbart gods på veger med tillatt vogntoglengde 15,00 meter. På 12,40-veger har man uansett ikke anledning til å transportere delbart gods på tilhengeren da dennes forreste punkt ligger mer enn 12,40 m bak fronten på vogntoget. I tillegg har vi endret angivelsen av tillatt lengde på 19,50-veg slik at denne nå henviser til § 5-4 nr. 4 bokstav b.

Paragraf 5-7 nr. 3 bokstav c pkt. 3 vil etter dette lyde:

«*[Innenfor dimensjonene med gods oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert på motorvogn med slep- eller påhengsvogn]:*

3. Delbart gods sammen med udelbart gods. Det delbare godset skal plasseres innenfor bredde 2,55 meter. På veg med tillatt vogntoglengde 19,50 meter skal det delbare godset plasseres innenfor bredde 2,55 meter og tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav a og b. På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter tillates delbare lastenheter kun plassert på motorvognen.

I tillegg er § 5-7 nr. 3 bokstav b pkt. 4 og bokstav c pkt. 3 endret med hensyn til angivelsen av hvor delbart gods tillates plassert endret. Ordlyden samsvarer noenlunde med bestemmelsene om transport av flere brede, udelbare kolli.

I bokstav b pkt. 4 påpekes det at samlastet gods skal plasseres «innenfor bredde 2,55 meter og tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b». Henvisningen til § 5-4 nr. 4 bokstav b skal forstås på samme måte som for transport av flere brede udelbare kolli. Delbart gods tillates altså plassert inntil 12,00 m bak og 2,04 m foran king-pin. Vi viser til vurderingene ovenfor hva gjelder konsekvenser for lastfordeling. Ettersom samlasting med delbart gods i praksis ikke lar seg gjennomføre på vogntogene som er særlig innrettet for transport av lange, udelbare lastenheter, er samlasting etter denne bestemmelsen egentlig kun aktuelt for de øvrige semitrailervogntogene. Som beskrevet vil det ikke være tillatt å transportere delbart gods på veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter.

I bokstav b pkt. 3 påpekes det på tilsvarende måte at på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter skal samlastet delbart gods plasseres innenfor bredde 2,55 meter og tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b, som for vogntogene som omhandles i bestemmelsen betyr innenfor 15,65 meter målt fra forreste punkt på lastbæreren bak førerhuset til tilhengerens bakerste punkt minus lysåpningen. I tillegg skal avstanden mellom forreste punkt på lastbæreren bak førerhuset til tilhengerens bakerste punkt ikke overstige 17,15 meter. Ettersom vogntogene heller ikke med gods tillates å ha lengde over 19,50 meter betyr bestemmelsene i praksis at delbart gods kan fordeles på vogntoget på samme måte som ved normaltransport. På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter tillates delbart gods kun transportert på motorvognen. Det følger allerede av bokstav a at største tillatte lengde for motorvogn, med eller uten gods, er 12,00 meter. Dette gjelder også dersom det samlastes delbart gods.

6.1.7 Nr. 2 bokstav b pkt. 5 (forslagets pkt. 4) – demontert utstyr på udelbart gods som transporteres på vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner

I motsetning til i 2012-forslaget, fremgår det nå helt klart at samlasting av udelbart og delbart gods i utgangspunktet ikke er tillatt uten dispensasjon på vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner, (§ 5-7 nr. 2), likevel slik at demontert utstyr tillates transportert sammen med hovedkolliet på vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner. Flere instanser etterlyste en slik bestemmelse i 2012-forslaget.

NLF påpeker at dette er i tråd med deres tidligere ønsker. Ingen andre instanser har kommentert forslaget. Vegdirektoratet antar at de øvrige høringsinstansene er positive til forslaget, og vil derfor vedta § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 4 som foreslått.

Vi understreker at begrensningene i tillatt plassering for samlastet delbart gods *ikke* gjelder når det transporteres demontert utstyr etter § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 5. Dette utstyret er teknisk sett del av hovedkolliet og kan plasseres lenger bak på vogntoget dersom dette er hensiktsmessig.

6.2 § 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning

I 2012-forslaget omtalte også § 5-8 bokstav d muligheten for å transportere flere udelbare kolli når de alminnelig tillatte vekter ble overholdt. Dette er tatt ut i 2014-forslaget for å tydeliggjøre at så lenge transporten ikke overskrider de alminnelig tillatte vektene, skjer den i henhold til § 5-7. Dersom disse vektene overskrides, tillates ikke transport av mer enn ett kolli, med unntak av utstyr som demonteres.

Ingen instanser har kommentert forslag til endringer i § 5-8 bokstav d. Vegdirektoratet vil derfor vedta denne bestemmelsen som foreslått.

6.3 § 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning

6.3.1 Kort om endringer i forhold til 2012-forslaget og instansenes kommentarer

Bestemmelsen er videreført som hjemmel for dispensasjon for større dimensjoner enn tillatt etter § 5-7 på veggruppe A og B og etter § 5-4 på veggruppe IKKE, og som hjemmel for dispensasjon for større vekter enn tillatt etter § 5-8 på veggruppe A og B og § 5-4 for veggruppe IKKE. Forslag til § 5-9 nr. 2 avviker likevel fra samme bestemmelse i 2012-forslaget på flere punkter:

- Hjemlene for dispensasjon for dimensjoner og for vekt er skilt fra hverandre
- Bestemmelsene uttaler direkte at det kan gis dispensasjon for transport av flere lange udelbare kolli med større lengde enn etter § 5-7, men ikke for større bredde. Tilsvarende kan det gis dispensasjon for transport av flere brede kolli med større bredde enn etter § 5-7, men ikke større lengde. I tillegg kan det gis dispensasjon for transport av flere kolli som *både* er for lange og for brede, en transporttype som aldri er tillatt etter § 5-7.
- For kjøretøy og vogntog som omtales i § 5-7 nr. 3, kan det gis dispensasjon for samlasting med lange kolli med større lengde enn tillatt etter § 5-7, men ikke for større bredde og ikke for annen plassering av de delbare kolliene enn hva som er tillatt etter § 5-7. Tilsvarende kan det gis dispensasjon for samlasting med brede kolli med større bredde enn tillatt etter § 5-7, men ikke for større lengde og ikke for annen plassering enn tillatt etter § 5-7.
- For kjøretøy og vogntog som omtales i § 5-7 nr. 2, kan det gis dispensasjon for samlasting av enkelte typer delbare kolli, det vil si kolli som hører til hovedkolliet (ut over demontert utstyr), men ikke til annet delbart gods/stykkogods.

Kun én instans har avgitt kommentarer som direkte berører forslag til § 5-9 nr. 2. *NLF* mener samlastingsdispensasjoner for spesialtransportvogntog må kunne gis for flere turer med likt gods. Vegdirektoratet viser til høringsnotatets punkt 6.4.3 hvor vi påpeker at det skal være mulig å gi slike dispensasjoner.

Vegdirektoratet antar de øvrige instansene er enige i de foreslåtte reglene.

6.3.2 Konsekvenser av justeringene i § 5-7 nr. 2 bokstav b og nr. 3 bokstav b til d

Justeringene som er gjort i § 5-7 nr. 2 bokstav b og nr. 3 bokstav b og c fordrer ingen endringer i ordlyden i § 5-9 nr. 2. Endringene i § 5-7 får likevel enkelte konsekvenser for hvilke dispensasjoner med tidsbegrensning det er adgang til å gi.

De tillatte lengdene for transport av flere brede, udelbare lastenheter gjelder tilsvarende når det gis dispensasjon med tidsbegrensning. Det kan ikke gis dispensasjon for plassering av slike kolli mer enn 12,00 m bak king-pin for kjøring på 19,50-veg og ikke til plassering mer enn 12,40 og 15,00 meter bak forreste punkt på vogntoget for kjøring på veger med slik tillatt vogntoglengde. Dette gjelder både for vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner (§ 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 3 jf. § 5-7 nr. 2 bokstav b) og for kjøretøy og vogntog som uten gods ikke overstiger de største tillatte dimensjoner (§ 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 4 jf. § 5-7 nr. 3 bokstav b til d).

Vi påpeker for øvrig at gjeldende § 5-6 nr. 3, som gir hjemmel til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for transport av mer enn ett udelbart kolli, heller ikke tillater at det gis dispensasjon med tidsbegrensning for plassering av flere brede kolli i større lengde enn tillatt lengde for vegen. Bestemmelsen uttaler at «Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for transport av mer enn ett kolli med større lengde eller bredde enn det som er fastsatt for motorvognen eller vogntoget i Vedlegg 1. Det tillates ikke flere kolli i bredden eller i lengderetningen hvis lengden eller bredden derved overskrides.» Dermed er det heller ikke etter gjeldende regelverk adgang til å gi dispensasjon med tidsbegrensning for transport av flere kolli plassert i lengderetningen ut over tillatt lengde for vegen eller de tillatte lastlengdene i vedlegg 1 nr. 4 punkt 2 til 5. Slik dispensasjon må eventuelt gis av Region øst med hjemmel i dagens § 6-2 annet punktum. Sånn sett innebærer begrensningene i hva det etter ny § 5-9 nr. 2 bokstav a kan gis dispensasjon for ingen innskrenkning i forhold til gjeldende *regelverk*, selv om det nok kan ha forekommet i praksis at det har blitt gitt dispensasjon til å fylle opp vogntogene med brede, udelbare kolli, både på 19,50-veger og andre veger.

Det samme gjelder tillatt plassering for samlastet delbart gods. Det kan dermed ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning for plassering av delbart gods mer enn 2,04 m foran og 12,00 meter bak king-pin på 19,50-veg på vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 3 bokstav b (vogntog særlig innrettet for transport av langt, udelbart gods og øvrige semitrailervogntog). På disse vogntogene tillates ikke samlastet gods i det hele tatt på veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter, og det kan heller ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning til slik transport.

Tilsvarende vil gjelde for vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 3 bokstav c (motorvogn med slep- eller påhengsvogn). På 19,50-veg skal det delbare godset ikke ha lastlengde mer enn 15,65 meter, og det kan ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning for større lastlengde. På veg med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter tillates samlastet gods kun plassert på motorvognen. Det kan ikke gis dispensasjon med tidsbegrensning for plassering av delbart gods på tilhengeren.

Paragraf 5-7 nr. 3 bokstav d (motorvogn) er ikke endret fra forslaget. Motorvognens lengde med gods er begrenset til 12,00 meter og delbart gods kan plasseres i hele denne lengden. Dette gjelder både ved kjøring uten dispensasjon og når det gis dispensasjon med tidsbegrensning enten for kjøring på veg i veggruppe IKKE eller for større bredde enn 3,25 meter.

Det er verdt å merke seg at § 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 3 ikke inneholder en tilsvarende formulering som § 5-7 nr. 3 bokstav b hva gjelder tillatt plassering for samlastet gods. Fraværet av en slik presisering innebærer at dispensasjonsmyndigheten står fritt til å gi dispensasjon for plassering av samlastet gods mer enn 12,00 m bak king-pin på 19,50-veger. Det kan også gis dispensasjon til samlasting av delbart gods på veger med tillatt vogntoglengde 12,40- og 15,00 meter, fordi tillatt plassering for de delbare kalliene ikke er begrenset til å ligge innenfor 12,40 og 15,00 meter fra vogntogets front.

Vi understreker at dette kun gjelder når det med hjemmel i § 5-9 nr. 2 bokstav a pkt. 3 gis dispensasjon til samlasting av tilhørende delbart gods som har logisk sammenheng med det eller de udelbare kalliene på vogntog som uten gods overstiger de største tillatte dimensjoner. For kjøretøy og vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 3 kan det ikke gis tilsvarende dispensasjon. Her gjelder altså begrensningene i tillatt plassering tilsvarende som når kjøringen skjer uten dispensasjon.

7. Andre kommentarer

Forslaget i denne høringen gikk i utgangspunktet bare ut på å endre § 5-7 nr. 2 bokstav b og nr. 3 bokstav b, § 5-8 nr. 2 bokstav d og § 5-9 nr. 2 i forhold til 2012-forslaget. En del instanser har likevel avgitt innspill som knytter seg til de øvrige delene av §§ 5-7 til 5-9 samt forhold som var omtalt i disse bestemmelsene i 2012 forslaget. I det følgende vil Vegdirektoratet kort kommentere et utvalg av disse innspillene. For ordens skyld bemerker vi at kommentarer vedrørende sporingskravet er tatt inn i en revidert versjon av oppsummeringen av høringen om revidert kapittel 5.

7.1 Ytterligere økninger i tillatt lengde

Frank Erdmann mener vogntog bestående av motorvogn med «vanlig» uttrekkbar semitrailer bør også kunne ha lengde inntil 22,00 meter.

Vegdirektoratet bemerker at det ikke er foreslått økt tillatt lengde for slikt vogntog, kun vogntogene som er innrettet for transport av *tungt* udelbart gods, altså vogntogene det refereres til i § 5-7 nr. 2 og § 5-8 nr. 2 bokstav c. Vogntogene i § 5-7 nr. 3 får ikke økt tillatt lengde i forhold til gjeldende regelverk.

NLF gjentar fra sitt svar på 2012-høringen at de ønsker største tillatte lengde ved kjøring uten dispensasjon økt til 23,50 meter.

Vegdirektoratet noterer seg NLF sitt ønske, men gjentar fra oppsummeringen av mars 2014 at forsvarligheten av en slik lengdeøkning ikke har blitt vurdert. Vi viser for øvrig til våre vurderinger på området i nevnte oppsummering, punkt 8.2.2. Vi påpeker også at dagens system for vegklassifisering tar utgangspunkt i at alle transporter med lengde over 20,00 meter skal vurderes konkret.

Frank Erdmann mener det bør være opp til transportøren å dokumentere forsvarligheten ved lengde ut over 22,00 meter ved å vise til transportens sporingsegenskaper.

Vegdirektoratet påpeker at vogntogenes sporingsegenskaper er ikke det eneste forholdet som avgjør hvilken lengde som kan tillates. Særlig siktforhold og andre problemstillinger knyttet til forbikjøringer vil ha betydning for hvor lange vogntog som kan tillates på en strekning.

NLF gjentar også ønsket om at totalvektstabellen skal økes fra 16,00 til 19,50 meter. Ettersom en økning av akselavstandene i tabellen alene ikke får noen praktiske konsekvenser, antar Vegdirektoratet at dette ønsket egentlig er en forespørsel om at største vekt i henhold til tabellen skal økes ut over 50,00 tonn ved akselavstand 16,00 meter eller mer, altså at det skal kunne gis dispensasjon uten tidsbegrensning for større totalvekt enn 65 tonn. *NLF* ga i sitt svar på 2012-høringen uttrykk for at de ønsket totalvektstabellen utvidet til 60 tonn ved akselavstand 19,00 meter. Ganget med 1,3 gir dette en største tillatt totalvekt på 78 tonn. Vegdirektoratet noterer seg ønsket, men bemerker at endringer i totalvektstabellen fordrer at det avklares om bruene har tilstrekkelig bæreevne for slik vekt, før det eventuelt kan bli aktuelt å sende forslag om endringer på høring.

7.2 Øvrige kommentarer til bestemmelsens ordlyd

I tillegg til kommentarene i de foregående avsnittene har *Statens vegvesen Region midt* følgende kommentarer til forskriftsteksten:

- Tabellene bør nummereres, slik at for eksempel tabellen i § 5-7 nr. 2 bokstav a blir «tabell 2a» eller «tabell 5-7 2a», og det bør henvises til «tabell 2a/tabell 5-7 2a» istedenfor «tabellen i bokstav a». Det samme bør gjøres med tabellene i de øvrige paragrafene. Dette for å unngå at tabellene forveksles.
- I § 5-7 nr. 2 bokstav a henvises det til tilhenger med styrbar aksel på tilhengeren. Skal dette tolkes slik at tilhengere med flere styrbare aksler ikke kan benyttes?
- I § 5-7 nr. 3 bokstav angis tillatt bredde med gods «for tilhenger». Dette passer ikke for de to siste linjene i tabellen, da også motorvognen tillates å ha bredde med gods 3,25 meter.
- Linje 3 og 4 i tabellen i § 5-7 nr. 3 bokstav a, «*Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4*» og «*Motorvogn N2 og N3 med vanlig semitrailer O3 og O4*» kan slås sammen til «*Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar eller vanlig semitrailer O3 og O4*» da begge variantene har samme tillatte dimensjoner med og uten gods.

Vegdirektoratet bemerker at selv om nummerering av tabellene hadde gjort henvisningene litt enklere, mener Vegdirektoratet at å gi tabellene nummer på denne måten er noe misvisende. For eksempel vil ikke kjøring med bredde over 3,25 meter være i strid med tabell 5-7 2a, men brudd på regelen som fremgår av denne tabellen. Tabellen er altså ikke regelen, men en forenklet måte å stille opp regelen på. Det samme gjelder tabellene over de alminnelige tillatte vekter og dimensjoner i § 5-4. Kjøring med totalvekt over 50 tonn er ikke kjøring i strid med totalvektstabellen, men brudd på regelen som fremgår av § 5-4 nr. 3 bokstav a. Det er ingenting i vegen for at man i dagligtalen henviser til tabellene med slike navn, men i forskriftsteksten bør korrekt henvisningsmetode benyttes. Vegdirektoratet vil derfor ikke endre forskriftsteksten for å henviser til tabellene med navn eller nummerering.

Vegdirektoratet presiserer at rubrikkene skal leses som å gjelde tilhengere med *minst én* styrbar aksel, altså slik at tilhengere med både en og flere styrbare aksler kan påberope seg lengde 22,00 meter uten dispensasjon. Så lenge det ikke spesifiseres at tilhengeren har *én* styrbar aksel, skal regelen leses som «minst en styrbar aksel». Vegdirektoratet anser det derfor ikke som nødvendig å endre forskriftsteksten.

«Headeren» på tabellen i forslaget § 5-7 nr. 3 bokstav a ser ut som følger:

Motorvogn/vognogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)

Tilføyelsen av «for tilhenger» ble gjort for å vise at trekkvogn ikke kan ha bredde over 2,55 meter. I tabellene i § 5-7 nr. 2 bokstav a og § 5-8 nr. 2 bokstav c er det derfor nødvendig å påpeke at tillatt bredde kun gjelder tilhengeren, især med hensyn til tillatt bredde uten gods. I tabellen i § 5-7 nr. 3 bokstav a kan det derimot argumenteres at tilføyelsen er misvisende, ettersom motorvogn som transporterer gods også kan ha bredde inntil 3,25 meter. Vi vil derfor fjerne «(for tilhenger)» fra denne tabellen.

Vegdirektoratet er enige med Region midt i at linje 3 og 4 i tabellen med fordel kan slås sammen til en felles linje med ordlyd ««Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar eller vanlig semitrailer O3 og O4»».

Etter disse endringene vil tabellen i § 5-7 nr. 3 bokstav a lyde som følger:

Motorvogn/vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar slep- eller påhengsvogn O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	19,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar eller vanlig semitrailer O3 og O4	20,00	3,25	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med vanlig slep- eller påhengsvogn O3 og O4	19,50	3,25	19,50	2,55
Motorvogn N2 og N3	12,00	3,25	12,00	2,55

Statens vegvesen Region vest Byggherresesjonen mener N2 og O3 ikke bør være med når det er snakk om *innrettet for transport av tungt udelbart gods*, fordi dette er med på å «vanne ut» begrepet/forståelsen av hva som er tungt udelbart gods.

Vegdirektoratet påpekte i 2012-høringen at «særlig innrettet for transport av tungt, udelbart gods» i praksis innebærer at tilhengeren må ha et nedbygd lasteplan som gjør at av- og på lasting av en tung eller omfangsrik udelbar lastenhet kan foregå på en enkel og sikker måte, og at tyngdepunktet under kjøring blir lavt slik at transporten blir stabil. Det problematiseres ikke om «tungt» i denne forbindelse skal bety gods som har slik vekt at det ikke kan transporteres uten dispensasjon, eller om også kolli som relativt sett er «tungt» i forhold til størrelsen og derfor bør transporteres på nedbygget plan også er omfattet. Det er klart at vogntoget ikke nødvendigvis må være innrettet for transporter med totalvekt over 50 tonn, det kan også dreie seg om vogntog innrettet for transport av «tungt» udelbart gods på veier med lavere tillatt totalvekt. Største teknisk tillatte totalvekt for vogntog bestående av motorvogn N2 og tilhenger N3 er imidlertid kun 22 tonn (12 tonn for motorvogn N2 pluss 10 tonn for tilhenger O3). Dette er mindre en den største tillatte totalvekten for alle bruksklasser etter § 5-4 nr. 3 bokstav a. Slik kombinasjon kan dermed ikke få dispensasjon verken med eller uten tidsbegrensning, ettersom det ikke kan transporteres gods som gir større totalvekt enn tillatt for vegen. Kombinasjon av N3 og O3 gir maks alminnelig tillatt totalvekt 32 + 10 = 42 tonn, og N3 kan for så vidt også ha større teknisk tillatt totalvekt enn 32 tonn. Imidlertid bærer

tilhengeren en såpass stor del av vogntogvekten ved transport av «tungt» gods at en slik kombinasjon neppe er aktuell i praksis. Kombinasjon av N2 og O4 vil være begrenset til aktuell totalvekt 12 pluss 18 tonn på grunn av 1,5-regelen, men dette gir fortsatt 40 tonn som krever dispensasjon på Bk8. Så selv om denne kombinasjonen antakelig ikke benyttes i praksis, kan vi ikke utelukke at det kan forekomme.

Vi påpeker for øvrig at formålet med å ta med henvisningene til N2/N3 og O3/O4 var ikke å definere hvilke vogntog som kan anses for å være særlig innrettet for transport av «tungt» udelbart gods, men å utelukke de enda mindre kjøretøyene samt traktorer (T) og traktortilhengere (R) fra å utføre transport av udelbart gods. Det har ikke vært et mål å forby transport av udelbart gods med N2 og O3. Dette gjelder imidlertid først og fremst kjøretøy og vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 3.

Vegdirektoratet er for så vidt enige med Region vest v/ Byggherreseksjonen i at angivelsen av N2 og O3 det kan virke noe misvisende. Vi antar imidlertid at slike kjøretøy i praksis ikke benyttes til transport av gods med slike vekter som utløser krav om dispensasjon uten eller med tidsbegrensning. Vi kan imidlertid ikke utelukke at de vil benyttes til transport av gods som relativt sett er «tungt» og derfor kan påberope seg lengdene i § 5-7 nr. 2 ved transport av ett kolli. I denne omgang vil vi derfor beholde kategoriene N2 og O3 i § 5-7 nr. 2 bokstav a og § 5-8 nr. 2 bokstav c.

8. Sammendrag

På bakgrunn av vurderingene i de foregående punktene vil Vegdirektoratet vedta:

- Kjøring i henhold til §§ 5-7 og 5-8 vil være tillatt på alle veger i veggruppe A og B uavhengig av tillatt vogntoglengde for vegen.
- Endringer i forhold til forslaget:
 - Forslagets § 5-7 nr. 2 bokstav b pkt. 2 splittes i to, med ett punkt for transport av flere lange, udelbare lastenheter og ett for transport av flere brede, udelbare lastenheter. Flere brede, udelbare lastenheter tillates plassert innenfor tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 på 19,50-veg, og innenfor 12,40 og 15,00 meter fra vogntogets front på 12,40- og 15-veger. Forslagets punkt 3 og 4 blir punkt 4 og 5.
 - Forslagets § 5-7 nr. 3 bokstav a justeres slik at «headeren» ikke lenger omtaler tillatt bredde «for tilhenger». Tabellens linje 3 og 4 slås sammen til en felles linje «Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar eller vanlig semitrailer O3 eller O4».
 - Forslagets § 5-7 nr. 3 bokstav b pkt. 2 splittes i to, med ett punkt for transport av flere lange, udelbare lastenheter og ett for transport av flere brede, udelbare lastenheter. Flere brede, udelbare lastenheter tillates plassert innenfor tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 på 19,50-veg, og innenfor 12,40 og 15,00 meter fra vogntogets front på 12,40- og 15-veger. Forslagets punkt 3 blir punkt 4.
 - Forslagets § 5-7 nr. 3 bokstav b pkt. 3 (nytt punkt 4) vil kun tillate samlastning av delbart gods på 19,50-veg. Delbart gods skal plasseres innenfor tillatt lengder etter § 5-4 nr. 4.
 - § 5-7 nr. 3 bokstav c pkt. 2 tillater plassering av flere brede, udelbare lastenheter innenfor tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4.
 - § 5-7 nr. 3 bokstav c pkt. 3 vil på 12,40- og 15-veg kun tillate samlastning av delbart gods på motorvogn. På 19,50-veg skal delbart gods plasseres innenfor tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4.
 - § 5-7 tilføyes et nytt nr. 4 om plassering av flere udelbare lastenheter og samlastet delbart gods i høyden. Forslagets nr. 4 blir nytt nr. 5.
- De øvrige delene av forslaget §§ 5-7 til 5-9 vedtas som foreslått.

9. Forskriftstekst

§ 5-7 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon

Når aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a, kan følgende kjøretøy brukes med slik lengde og bredde som fastsatt i tabellene i denne paragraf, på veger som ikke er i veggruppe IKKE:

1. Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som er konstruert med større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Tabellen nedenfor angir de største tillatte dimensjoner.

Motorvogn	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorredskap	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25
Mobilkran, betongpumpebil, liftbil	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25

2. Vogntog spesielt innrettet for transport av tungt udelbart gods, som med eller uten gods har større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. Tillatte lengder og bredder med og uten gods er angitt i tabellen i bokstav a.

a. Tabell

Vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren	20,00	3,25	17,50	3,00

b. Innenfor dimensjonene med gods som oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert:

1. Én udelbar lastenhet med større lengde og/eller bredde enn tillatt for vegen

2. Flere udelbare lastenheter med større lengde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere lastenheter med større lengde enn tillatt for vegen, skal lastenhetenes totale bredde ikke overstige 2,55 meter.
3. Flere udelbare lastenheter med større bredde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere udelbare lastenheter med bredde over 2,55 meter, skal lastenhetenes totale lengde ikke overstige tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b. På veg med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter skal lastenhetenes bakerste punkt ligge innenfor tillatt lengde for vegen.
4. Én lastenhet som ikke kan deles uten store vansker, kostnader eller fare for skade, hvor lastenhetens dimensjoner er innenfor tillatt vogntoglengde og bredde for den aktuelle vegen.
5. Ved transport etter nr. 1 til 3 tillates likevel transportert deler som demonteres fra hovedkolliet for å redusere transportens bredde eller høyde eller for å bedre trafiksikkerheten.

3. Transport av udelbart gods med motorvogn N2 og N3 og tilhenger O3 og O4, når godset er lengre eller bredere enn lastebilen eller tilhengeren. Tillatte kjøretøytyper og tillatte lengder og bredder med og uten gods er angitt i bokstav a.

a. Tabell

Motorvogn/vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar slep- eller påhengsvogn O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	19,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar eller vanlig semitrailer O3 og O4	20,00	3,25	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med vanlig slep- eller påhengsvogn O3 og O4	19,50	3,25	19,50	2,55
Motorvogn N2 og N3	12,00	3,25	12,00	2,55

- b. Innenfor dimensjonene med gods oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert på uttrekkbart vogntog beregnet på transport av langt, udelbart gods og semitrailervogntog
1. Én udelbar lastenhet med større lengde og/eller bredde enn tillatt for vegen
 2. Flere udelbare lastenheter med større lengde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere udelbare lastenheter med større lengde enn tillatt for vegen, skal lastenhetenes totale bredde ikke overstige 2,55 meter.
 3. Flere lastenheter med større bredde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere udelbare lastenheter med bredde over 2,55 meter, skal lastenhetenes totale lengde ikke overstige tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b. På veg med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter skal lastenhetenes bakerste punkt ligge innenfor tillatt lengde for vegen.
 4. Delbart gods sammen med udelbart gods på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Det delbare godset skal plasseres innenfor bredde 2,55 meter og tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b.

- c. Innenfor dimensjonene med gods oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert på motorvogn med slep- eller påhengsvogn:
1. Én udelbar lastenhet med større bredde enn tillatt for vegen på enten motorvognen eller tilhengeren. Kjøretøyets totale lengde med gods skal ikke overstige 12,00 meter.
 2. Flere lastenheter med større bredde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere udelbare lastenheter med bredde over 2,55 meter, skal lastenhetenes totale lengde ikke overstige tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b. På veg med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter skal lastenhetenes bakerste punkt ligge innenfor tillatt lengde for vegen.
 3. Delbart gods sammen med udelbart gods. Det delbare godset skal plasseres innenfor bredde 2,55 meter. På veg med tillatt vogntoglengde 19,50 meter skal det delbare godset plasseres innenfor bredde 2,55 meter og tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b. På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter tillates delbare lastenheter kun plassert på motorvognen.
- d. Innenfor dimensjonene med gods oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert på motorvogn:
1. Én udelbar lastenhet med større bredde enn tillatt for vegen
 2. Flere udelbare lastenheter med større bredde enn tillatt for vegen
 3. Delbart gods sammen med udelbart gods. Det delbare godset skal plasseres innenfor bredde 2,55 meter.

4. Ved transport av flere udelbare lastenheter og ved samlastning av udelbare og delbare lastenheter etter denne paragraf nr. 2 bokstav b og nr. 3 bokstav b til d, tillates lastenhetene plassert i høyden i den utstrekning det er forsvarlig.

5. Motorvogn N2 og N3 må ha bredde på minst 2,30 meter dersom den skal trekke tilhenger som med eller uten gods er bredere enn 2,55 meter. Motorvognens bredde kan ikke overstige 2,55 meter.

§ 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning

1. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Tabellen angir de største tillatte dimensjoner.

Motorvogn	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorredskap	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25
Mobilkran, betongpumpebil, liftbil	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	Ingen lengdebegrensning	3,25

Mobilkran, betongpumpebil og liftbil med dimensjoner som ikke utløser krav til ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-11 nr. 3, skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler på henholdsvis 15,00 og 7,00 meter. Når lengden er over 14,00 meter må det dokumenteres fra fabrikanten at sporingskravet er oppfylt før dispensasjon kan utstedes.

2. Dispensasjon uten tidsbegrensning for kjøring på veger i veggruppe A og B kan gis til:
- 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.
 - Transport av udelbart gods på vogntog som omhandlet i bokstav a.
 - Tabellen nedenfor angir hvilke kjøretøy og vogntog det er tillatt å bruke, og de største tillatte dimensjoner med og uten gods.

Vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren	20,00	3,25	17,50	3,00

- Dersom største tillatte aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt overstiger det som angitt i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a, tillates kun transport av ett udelbart kolli. Transport av deler som demonteres fra det udelbare kolliet for å redusere kolliets bredde eller høyde eller for å bedre sikkerheten, tillates likevel transportert innenfor de totalvekter som er tillatt etter dispensasjonen.

3. Tillatt aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt for dispensasjon uten tidsbegrensning på offentlig veg

- Tabell for tillatt aksellast
[aksellasttabell]
- Tillatt totalvekt ved dispensasjon uten tidsbegrensning på offentlig veg
Totalvekten blir beregnet etter den totale akselavstand og etter de innbyrdes akselavstander i de enkelte akselkombinasjoner slik det fremkommer i totalvektstabellen i bokstav a.
Totalvekten beregnes ved å gange med:
1,3 for veggruppe A – maksimalt 65 tonn totalvekt
1,2 for veggruppe B – maksimalt 60 tonn totalvekt
De utregnede verdier for totalvekten forhøyes til nærmeste hele tonn. Aksellasten forhøyes til nærmeste 100 kg.
Ved større akselavstand enn 16 meter regnes den totalvekten som svarer til 16 meter.

[totalvektstabell]

c. Flere enn tre etterfølgende aksler

Lasten av akselkombinasjon med flere enn tre etterfølgende aksler med innbyrdes avstander på 1,20 meter eller mer og av vogntoget som helhet skal hver for seg regnes ut etter de regler om totalvekt som er angitt i bokstav b.

Dersom de etterfølgende aksler har innbyrdes avstand 1,20 til 1,80 meter, må ingen av aksellastene overstige $\frac{1}{3}$ av angitt trippelboggilast for vegstrekningens bruksklasse i tabellen i bokstav a.

d. Dispensasjonen gjelder for veger i veggruppe A og B.

4. Ved overskridelse av de vektor og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.

§ 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning

1. Dispensasjon med tidsbegrensning utstedes for en bestemt vegrute og må vanligvis innhentes for hver tur. Ved særlig tung transport kan det kreves at bruene passeres sentrisk og med fart ikke over 15 km/t. Transporten må følges over bruene av tjenestemann fra Statens vegvesen eller politiet. Transportøren skal kontakte Statens vegvesen eller politiet for å avtale tid for transporten.

2. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for følgende:

a. Dimensjoner

1. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil for overskridelse av dimensjonene som gitt i § 5-4 nr. 4 og 5 for veger i veggruppe IKKE, inntil de dimensjoner som angis for slike kjøretøy i § 5-8 nr. 1.
2. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til kjøretøy og vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 2 og 3 for overskridelse av dimensjonene som gitt i §§ 5-7 og 5-8 for veggruppe A og B og § 5-4 nr. 4 og 5 for veger i veggruppe IKKE.
3. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a ikke overskrides. Innenfor disse vektene kan det også gis dispensasjon for transport av tilhørende delbart gods som har logisk sammenheng med det eller de udelbare kalliene. Dispensasjon kan også gis for transport av flere udelbart kolli som hver for seg overstiger både største tillatte lengde og bredde for vegen.
4. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a ikke overskrides. Dispensasjon kan også gis for transport av flere udelbart kolli som hver for seg overstiger både største tillatte lengde og bredde for vegen.

- b. Vekt
 - 1. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil for overskridelse av vekter som gitt i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a for veger i veggruppe IKKE, likevel ikke for slike vekter som utløser krav om følge over den enkelte bru.
 - 2. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a for veger i veggruppe IKKE.
- 3. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for følgende aksellaster:
 - a. Veggruppe A og B
[aksellasttabell]
 - b. Veggruppe IKKE
Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 avgjør hvilke aksellaster det kan gis dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle.
- 4. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for følgende totalvekter:
 - a. Veggruppe A og B
Totalvekten blir beregnet etter den totale akselavstanden og etter de innbyrdes akselavstander i den enkelte akselkombinasjoner. Totalvektstabellen finnes i § 5-8 nr. 3 bokstav c. For dispensasjon med tidsbegrensning kan totalvekten beregnes ved å gange med forholdstallene:
1,6 for veggruppe A – største tillatte totalvekt 80 tonn
1,3 for veggruppe B – største tillatte totalvekt 65 tonn
 - b. Veggruppe IKKE
Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 avgjør hvilken totalvekt det kan gis dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle.
- 5. Dessuten gjelder følgende:
 - a. De utregnede verdier for totalvekten forhøyes til nærmeste hele tonn. Aksellasten forhøyes til nærmeste 100 kg.
 - b. Ved større akselavstand enn 16,00 meter regnes den akselavstand som svarer til 16,00 meter.
 - c. Lasten av akselkombinasjon med flere enn tre etterfølgende aksler med større innbyrdes avstander enn 1,20 meter og av vogntoget som helhet skal hver for seg og samlet regnes ut etter de regler om totalvekt som er angitt i nr. 4.
Dersom de etterfølgende aksler har innbyrdes avstand 1,20 – 1,80 meter, må ingen av aksellastene overstige 1/3 av angitt trippelboggilast for vegens bruksklasse i tabellen i nr. 3 bokstav a.
- 6. Ved overskridelse av de vekter og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.

ENDELIG FORSKRIFTSTEKST

På bakgrunn av høringsoppsummeringene gjengitt ovenfor, vil Vegdirektoratet vedta følgende forskriftstekst:

Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy

Hjemmel: Fastsatt av Vegdirektoratet 08. august 2014 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13 jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 14 (direktiv 85/3/EØF som endret senes ved direktiv 92/7/EØF og erstattet av direktiv 96/53/EF) og nr. 15a (direktiv 2002/7/EF).

I

Kapittel 5 skal lyde:

§ 5-1 Begrensninger gitt ved registrering m.m.

Kjøretøy må ikke brukes eller tillates brukt med større aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt eller last på tilhengerfeste enn det er registrert for.

For kjøretøy som ikke er registreringspliktig, gjelder fabrikantens vektgaranti tilsvarende.

§ 5-2 Definisjoner

I tillegg til de definisjoner som følger av § 1-2, skal begrepene som gjengis i denne bestemmelsen, når de benyttes i kapittel 5, forstås på følgende måte:

- a. *Vogntog:* Kjøretøykombinasjon bestående av motorvogn tilkoblet slevvogn, påhengsvogn eller semitrailer.
- b. *Modulvogntog:* Kjøretøykombinasjoner bestående av motorvogner N2 og N3, tilhengere O3 og O4 og semitrailere O3 og O4 som er i samsvar med dimensjonene i rådsdirektiv 96/53/EF som endret ved direktiv 2002/7/EF.
- c. *Udelbart gods:* Gods som ikke kan deles opp i to eller flere lastenheter med henblikk på vegtransport uten urimelige kostnader eller fare for skade og som på grunn av sine dimensjoner eller vekt ikke kan transporteres av motorvogner eller vogntog som i alle henseender er i samsvar med bestemmelsene i § 5-4.

Plater, container eller annen storbeholder regnes ikke som udelbart gods, med mindre annet følger av denne forskrift. En container som er innredet eller som utfører en arbeidsoppgave (for eksempel kontor, mobilt verksted eller mobilt sykehus), anses likevel som udelbart gods selv om den transporteres med slikt tilbehør som er naturlig for dens funksjon.

Med mindre annet følger direkte av denne forskriften, regnes det ikke som transport av udelbart gods dersom flere lastenheter plasseres etter hverandre og kjøretøyet eller vogntoget med dette overskrider største tillatte lengde for offentlig veg. Det regnes heller ikke som transport av udelbart gods dersom det plasseres flere lastenheter ved siden av hverandre og bredden på kjøretøyet eller vogntoget med dette overskrider største tillatte bredde for offentlig veg.

- d. *Husmodul:* Ferdigbygde bygningsenheter eller -seksjoner, rom eller deler av rom uten innredning eller med slik innredning som er naturlig for dens funksjon.
- e. *Mobilkran:* Motorvogn gruppe N2 eller N3 og motorredskap, som ikke er konstruert for transport av gods og som har fastmontert redskap (kran).

- f. *Betongpumpebil*: Motorvogn gruppe N2 eller N3 som ikke er konstruert for transport av gods, og som har fastmontert redskap (pumpe).
- g. *Liftbil*: Motorvogn gruppe N2 eller N3 som ikke er konstruert for transport av gods, og som har fastmontert redskap (lift).
- 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.
- 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.
- 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav b.

§ 5-3 *Bruk av offentlig veg, dispensasjoner*

1. Kjøretøy og vogntog må ikke brukes eller tillates brukt på offentlig veg med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt for vegen. Hvis ikke må det være gitt dispensasjon. Slik dispensasjon er likevel ikke nødvendig for kjøretøy i internasjonal transport på veg angitt som Bk10 19,50-veg i veglister gitt med hjemmel i denne paragraf nr. 2 bokstav a når direktiv 96/53/EF som endret 2002/7/EF er oppfylt.
2. Denne forskrift har to vedlegg. Disse vil komme i ny utgave hvert år.
 - a. Vedlegg 1
 1. Vedlegg 1 inneholder veglister som angir hvilke totalvekter og dimensjoner som er tillatt 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. Regionvegkontoret kan utarbeide tilsvarende veglister for fylkesveger og kommunale veger. Slike veglister er del av denne forskrift.
 - b. 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. Regionvegkontoret kan utarbeide tilsvarende veglister for fylkesveger og kommunale veger. Slike veglister er del av denne forskrift.
3. Ved måling av de største tillatte dimensjoner gjelder følgende:
 - a. De største tillatte dimensjoner som angis i dette kapitlet skal måles uten positiv toleranse. Det samme gjelder dimensjoner angitt i dispensasjon gitt med hjemmel i dette kapittel og § 6-2 annet ledd.
 - b. I angivelse av kjøretøyets eller vogntogets lengde og bredde i dette kapitlet er gods medregnet dersom ikke annet fremgår av annen bestemmelse.
4. Når det i dette kapitlet omtales tilhenger, slepvogn, påhengsvogn og semitrailer, omfattes også tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap med mindre

annet fremkommer direkte av annen bestemmelse.

Når det i dette kapitlet omtales motorvogn N2 og N3, omfattes også lastebil og trekkbil registrert første gang før 1. januar 1995 med tillatt totalvekt over 3 500 kg. Når det i dette kapitlet omtales slepvogn O3 og O4, påhengsvogn O3 og O4 eller semitrailer O3 og O4 omfattes også slepvogn, påhengsvogn eller semitrailer registrert første gang før 1. januar 1995 med tillatt totalvekt over 3 500 kg.

§ 5-4 Nærmere bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner for offentlig veg

1. Tillatt aksellast, boggilast og trippelboggilast for offentlig veg

a. Aksellasttabell:

Største tillatte aksellast og last fra akselkombinasjon på veger i de forskjellige bruksklasser (Bk) er angitt i tabell 1. Aktuell aksellast kan begrenses ut fra det som er angitt i kjøretøyets vognkort.

Tabell 1

Aksel/ akselkombinasjon	Akselavstand i meter	Tonn			
		Bk10	BkT8	Bk8	Bk6
Aksellast (frirullende hjul)		10	8	8	6
Aksellast drivaksel		11,5 ¹	8	8	6
Last fra to aksler	1,30 – 1,79 (boggi)	18 ^{1,2}	14	12	9
	1,20 – 1,29 (boggi)	16	12	12	9
	0,80 – 1,19	15	11,5	11,5	8,5
	Under 0,80	10	8	8	6
Trippelboggi	1,30 – 1,79 ³	24	19	16	12
	1,00 – 1,29 ⁴	22	18	16	12
	Under 1,00 ⁴	16	12	12	9

1 11,5 tonn bare på én drivaksel

2 19 tonn på motorvogn når drivakselen har tvillingmonterte hjul og luftfjæring eller tilsvarende fjæring iht. direktiv 96/53/EF, eller når hver drivaksel har tvillingmonterte hjul og ingen av akslene overskrider 9,5 tonn

3 Begge avstander

4 En eller begge avstander

b. Fordeling av lasten i boggi eller trippelboggi:

I akselkombinasjoner med to eller tre aksler må ikke vekten fra noen aksel overskride den aksellast som er tillatt etter tabellen under a.

c. Buss:

Aksellasten for buss med luftfjæring eller tilsvarende fjæring, jf. fotnote 2 til aksellasttabellen under a, kan økes med 1 tonn på veger i Bk8 og høyere, men ikke ut over 11,5 tonn på drivaksel. Boggilasten kan økes med 2 tonn, men ikke ut over 14 tonn i Bk8 og T8 og 19 tonn i Bk10.

2. Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy på offentlig veg

Største tillatte vekt av enkeltkjøretøy på veger i de forskjellige bruksklasser er angitt i tabell 2. Aktuell tillatt kjøretøyvekt kan begrenses ut fra aksellasttabellen (tabell 1) og det som er angitt i kjøretøyets vognkort.

Tabell 2 Kjøretøyvekttabell

	Tonn						
	Bk10		BkT8		Bk8	Bk6	
Kjøretøytype	50	42	50	40	32	28	
Motorvogn med 2 aksler	19	19	16	16	16	12	
Motorvogn med 3 aksler	26	26	22	22	20	16	
Motorvogn med 4 aksler og flere ^{1,2,3} og avstand fra første til siste aksel	mindre enn 5,40 m	26	26	22	22	20	16
	5,40 m – 5,59 m	30	30	26	26	22	16
	5,60 m – 5,79 m	31	31	27	27	23	17
	5,80 m eller større	32	32	28	28	24	18
Leddbuss	28	28	24	24	24	18	
Slepvogn og dolly med semitrailer med 2 aksler	20	20	16	16	16	12	
Slepvogn og dolly med semitrailer med 3 aksler	28	25	22	22	19	15	
Slepvogn og dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere	30	25	28	24	19	17	
Påhengsvogn/ semitrailer med 1 aksel ⁴	10	10	8	8	8	6	
Påhengsvogn/ semitrailer med 2 aksler ⁴	18	18	14	14	12	9	
Semitrailer med 2 aksler i avstand over 1,79 m med tvillingmonterte hjul der siste akselen er tvangsstyrt ^{4,5}	20	20	16	16	16	12	
Påhengsvogn/ semitrailer med 3 aksler og flere ⁴	24	24	19	19	16	12	
Semitrailer med boggi med boggiavstand 1,30 – 1,79 m og en etterfølgende tvangsstyrt ⁵ , og der minst de faste akslene har tvillingmonterte hjul ⁴	27	27	22	22	20	15	

1 Både fotnote 2 og 3 må være oppfylt. Hvis ikke, er tillatt vekt som for 3-akslet motorvogn.

2 Under forutsetning av at drivakselen har tvillingmonterte hjul og luftfjæring i henhold til direktiv 96/53/EF, eller hver drivaksel har tvillingmonterte hjul og ingen av akslene overstiger 9,5 t

3 Under forutsetning av 2 styrende aksler der den ene kan være friksjonsstyrt

4 Sum aksellast

5 Tvangsstyring er et system der tilhengerens aksler styres automatisk når vinkelen mellom lengdeakslene på bil og tilhenger endres. Joystick- og friksjonsstyring er ikke å betrakte som tvangsstyring.

3. Tillatt aktuell totalvekt for vogntog på offentlig veg
- Tillatt aktuell totalvekt for de forskjellige vogntog på de forskjellige bruksklasser er oppført i tabell 3a og 3b og er avhengig av minsteavstanden. Med minsteavstand menes avstanden fra bakerste aksel på motorvogn til fremste aksel på tilhenger.
 - Motorvognens og tilhengerens tillatte aktuelle vekter begrenses eventuelt av aksellasttabellen, tabell 1, kjøretøyvekttabellen, tabell 2 og tillatte vekter etter vognkortet.

Vogntogvekten begrenses eventuelt av slike tillatte vekter etter motorvognens vognkort samt andre krav som gjelder vogntogvekter i forskrift om bruk av kjøretøy.

Tillatt aktuell vogntogvekt kan fordeles på kjøretøyene i vogntoget innenfor de rammene som er nevnt foran.

For vogntog bestående av motorvogn M2 eller M3 med slepvogn eller påhengsvogn skal minsteavstanden ikke være mindre enn 3,00 meter. Det samme gjelder vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 med slepvogn eller påhengsvogn O3 eller O4.

Tabell 3a Totalvektstabell for vogntog bestående av motorvogn med slepvogn

Vogntog bestående av		Minsteavstand, m	Tonn					
			Bk10		BkT8		Bk8	Bk6
Motorvogn med	Slepvogn ¹ med		50	42	50	40	32	28
2 aksler	2 aksler ¹	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	39	39	32	32	32	24
	3 aksler ¹	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	47	42	38	38	32	27
	4 aksler og flere ¹	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	47	42	40	40	32	28
3 aksler	2 aksler ¹	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 til og med 3,69	40	40	38	38	30	24
		3,70 og større	46	42	38	38	32	27
	3 aksler ¹	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 til og med 3,69	47	42	44	40	32	28
		3,70 og større	50	42	44	40	32	28
	4 aksler og flere ¹	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 og større	50	42	50	40	32	28
	4 aksler og flere	2 aksler ¹	Mindre enn 3,00	32	32	28	28	24
3,00 til og med 3,69			47	42	43	40	32	28
3,70 og større			50	42	43	40	32	28
3 aksler og flere ¹		Mindre enn 3,00	32	32	28	28	24	18
		3,00 og større	50	42	50	40	32	28

¹ Gjelder ikke for slepvogn hvor samtlige innbyrdes akselavstander er under 3,00 meter. For disse gjelder vogntogvekten som for vogntog med påhengsvogn/semitrailer med 3 aksler etter tabell 3b.

Tabell 3b Totalvektstabell for vogntog bestående av motorvogn med påhengsvogn eller semitrailer

Vogntog bestående av:		Minsteavstand, m	Tonn					
Motorvogn med	Påhengsvogn / semitrailer med		Bk10		BkT8		Bk8	Bk6
			50	42	50	40	32	28
2 aksler	1 aksel	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 og større	29	29	24	24	24	18
	2 aksler	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 til og med 3,19	34	34	30	30	26	21
		3,20 til og med 3,39	35	35	30	30	27,1	21
		3,40 til og med 3,69	36	36	30	30	28	21
		3,70 og større	37	37	30	30	28	21
	2 aksler i avstand over 1,79 m	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 til og med 3,39	37	36	32	32	28	23
		3,40 til og med 3,69	38	36,8	32	32	28,6	24
		3,70 og større	39	37,4	32	32	29	24
		3,70 og større	39	37,4	32	32	29	24
	3 aksler og flere ²⁾	Mindre enn 3,00	19	19	16	16	16	12
		3,00 til og med 3,39	37	36	35	35	28	23
		3,40 til og med 3,69	38	36,8	35	35	28,6	24
		3,70 til og med 3,99	39	37,4	35	35	29	24
		4,00 til og med 4,29	40	37,9	35	35	29,4	24
		4,30 til og med 4,59	41	38,5	35	35	29,8	24
		4,60 til og med 4,89	42	39,1	35	35	30,3	24
		4,90 til og med 5,29	43	39,7	35	35	30,7	24
5,30 til og med 5,69		46	40,5	35	35	31,4	24	
5,70 til og med 6,09		46	41,3	35	35	32	24	
6,10 og større	46	42	35	35	32	24		
3 aksler	1 aksel	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 til og med 3,19	33	33	30	30	26	21
		3,20 til og med 3,59	34	34	30	30	26,7	21
		3,60 til og med 3,99	35	35	30	30	27,4	21
		4,00 til og med 4,39	36	36	30	30	28	21
	2 aksler	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15
		3,00 til og med 3,29	37	36	36	36	28	24
		3,30 til og med 3,59	38	36,6	36	36	28,4	24
		3,60 til og med 3,89	39	37,1	36	36	28,9	24
		3,90 til og med 4,09	40	37,7	36	36	29,3	24
		4,10 til og med 4,29	41	38,1	36	36	29,6	24
		4,30 til og med 4,49	42	38,4	36	36	29,9	24
		4,50 til og med 4,69	43	38,8	36	36	30,2	24
		4,70 til og med 5,19	44	39,2	36	36	30,5	24
		5,20 til og med 5,69	44	40	36	36	31,3	24
		5,70 til og med 6,19	44	41	36	36	32	24
		6,20 og større	44	42	36	36	32	24

2) Gjelder også for slepvgogn hvor samtlige innbyrdes akselavstander er under 3,00 meter.

Tabell 3b forts.

Vogntog bestående av		Minsteavstand, m	Tonn								
Motorvogn med	Påhengsvogn / semitrailer med		Bk10		BkT8		Bk8	Bk6			
			50	42	50	40	32	28			
3 aksler	2 aksler i avstand over 1,79 m	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15			
		3,00 til og med 3,29	41	39	38	38	30	25			
		3,30 til og med 3,59	42	39,5	38	38	30,4	25,5			
		3,60 til og med 3,89	43	40	38	38	30,8	26			
		3,90 til og med 4,19	44	40,5	38	38	31,2	26,5			
		4,20 til og med 4,49	45	41	38	38	31,6	27			
		4,50 og større	46	41,5	38	38	32	27			
	3 aksler og flere ²⁾	2 aksler og flere ²⁾	Mindre enn 3,00	26	26	22	22	20	15		
			3,00 til og med 3,29	41	39	41	39	30	25		
			3,30 til og med 3,59	42	39,5	41	39,3	30,4	25,5		
			3,60 til og med 3,89	43	40	41	39,7	30,8	26		
			3,90 til og med 4,19	44	40,5	41	40	31,2	26,5		
			4,20 til og med 4,49	45	41	41	40	31,6	27		
			4,50 til og med 4,79	46	41,5	41	40	32	27		
			4,80 til og med 5,09	47	42	41	40	32	27		
			5,10 til og med 5,39	48	42	41	40	32	27		
			5,40 til og med 5,69	49	42	41	40	32	27		
			5,70 og større	50	42	41	40	32	27		
			4 aksler og flere	1 aksel	Mindre enn 3,00	32	32	28	28	24	18
					3,00 til og med 3,29	38	36	36	36	28	23
3,30 til og med 3,59	39	36,5			36	36	28,4	23,5			
3,60 til og med 3,89	40	37			36	36	28,9	24			
3,90 til og med 4,19	41	37,5			36	36	29,3	24			
4,20 til og med 4,69	42	38			36	36	29,8	24			
4,70 til og med 5,19	42	39			36	36	30,5	24			
5,20 til og med 5,69	42	40			36	36	31,3	24			
5,70 til og med 6,39	42	41			36	36	32	24			
6,40 og større	42	42		36	36	32	24				
2 aksler	2 aksler	Mindre enn 3,00		32	32	28	28	24	18		
		3,00 til og med 3,39		42	38	42	38	29	25		
		3,40 til og med 3,79		43	38,8	42	38,7	29,7	25,6		
		3,80 til og med 4,09		44	39,6	42	39,4	30,4	26,1		
		4,10 til og med 4,39		45	40,2	42	40	30,9	26,6		
		4,40 til og med 4,69		46	40,8	42	40	31,5	27		
		4,70 til og med 4,99		47	41,4	42	40	32	27		
		5,00 til og med 5,29		48	42	42	40	32	27		
		5,30 til og med 5,59		49	42	42	40	32	27		
5,60 og større	50	42		42	40	32	27				
2 aksler i avstand over 1,79 m, 3 aksler og flere ²⁾	2 aksler i avstand over 1,79 m, 3 aksler og flere ²⁾	Mindre enn 3,00		32	32	28	28	24	18		
		3,00 til og med 3,39		46	40	46	40	31	27		
		3,40 til og med 3,79		48	41,5	47	40	32	27,5		
		3,80 til og med 4,19		49	42	47	40	32	28		
		4,20 og større		50	42	47	40	32	28		

2) Gjelder også for slepvogn hvor samtlige innbyrdes akselavstander er under 3,00 meter.

4. Tillatt kjøretøy- og vogntoglengde for offentlig veg
- a. Offentlige veger har ulike tillatte største lengder. For den enkelte vegstrekning er slike lengder fastsatt i riksveglisten gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a og i veglister for fylkes- og kommunale veger. Følgende lengder er tillatt for enkeltkjøretøy og vogntog dersom ikke mindre lengde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i vegliste.

Tabell 4

Kjøretøy/vogntogtype	Tillatt lengde i meter		
	19,50 m-veger	15 m-veger	12,40 m-veger
Motorvogn unntatt buss	12,00	12,00	12,00
Tilhenger, unntatt semitrailer og slepvogn til bruk i 24,00 meter tømmervogntog	12,00	12,00	12,00
Motorvogn med semitrailer	17,50	15,00	12,40
Motorvogn med slepvogn eller påhengsvogn	19,50	15,00	12,40
Buss med 2 aksler ³	13,50 ^{1,2}	13,50 ^{1,2}	12,40
Buss med 3 aksler eller flere ³	15,00 ¹	15,00 ¹	12,40 ⁴
Leddbuss ³	18,75	15,00	12,40
Buss med slepvogn eller påhengsvogn	18,75	15,00	12,40

1 12,40 m for buss som er innrettet for kombinert transport av personer og gods ut over bagasje og som ikke innehar nasjonalt eller internasjonalt ruteløyve

2 For buss registrert før 9. mars 2004 er tillatt lengde 15,00 meter. Dette gjelder inntil 1. januar 2021.

3 Når buss registrert fra og med 9. mars 2004 står stille skal et vertikalt plan som tangerer kjøretøyets side (på den siden av kjøretøyet som vender ut fra sirkelen) og den ytterste sirkelradien, defineres ved å merke opp en linje på bakken. For leddbusser skal begge de to stive leddseksjonene plasseres parallelt med planet. Når kjøretøyet så kjøres inn i sirkelen, må ingen deler av kjøretøyet gå utenfor dette planet med mer enn 0,60 meter.

4 På strekningen Fv. 63 Stigseterøra-Istedalssetra (Trollstigen) kan buss med tre aksler ha lengde inntil 13,10 m når den har tvangsstyrt aksel. Dokumentasjon for at bussen har slik aksel må medbringes og kunne fremvises ved forespørsel. Dokumentasjonen skal være utstedt av enten kjøretøyets produsent eller registreringslandets veg- eller kjøretøymyndighet, være på norsk eller engelsk og omtale det konkrete kjøretøyet. Kjøringen skal kun foregå med sittende passasjerer.

- b. For kjøretøy og vogntog som spesifisert ovenfor, gjelder dessuten følgende:

1. Motorvogner og vogntog skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 5,30 meter.

En et semitrailervogntog med lengde inntil 17,50 meter skal anses å oppfylle kravene i første ledd dersom semitrailerens akselavstand ikke overstiger

$$\sqrt{(12,50 - 2,04)^2 - (5,30 + L/2)^2}$$

der L er semitrailerens bredde, og akselavstanden i dette nummer måles som avstanden mellom akslen til semitrailerens kingbolt og den ikke-styrende boggiens midtlinje.

2. Avstanden målt mellom senter king-pin og semitrailerens bakerste punkt målt langs senterlinjen skal ikke overstige 12,00 meter.
3. Den horisontalt målte avstand mellom senter king-pin og et vilkårlig punkt på semitrailerens forende må ikke overstige 2,04 meter
4. For vogntog bestående av motorvogn og slepvogn eller påhengsvogn, skal avstanden målt parallelt med vogntogets lengdeakse fra lastbærerens forreste utvendige punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste utvendige punkt minus avstanden mellom motorvognens

bakerste punkt til tilhengerens forreste punkt ikke overstige 15,65 meter.

5. For vogntog som nevnt i nr. 4 skal avstanden målt parallelt med vogntogets lengdeakse, fra lastbærerens forreste utvendige punkt bak førerhuset til tilhengerens bakerste utvendige punkt ikke overstige 17,15 meter.
6. For vogntog bestående av motorvogn kategoriene M2 og M3 med slepvogn eller påhengsvogn skal avstanden mellom bakerste aksel på motorvogn til forreste aksel på tilhenger (minsteavstand) ikke være mindre enn 3,00 meter. Det samme gjelder for vogntog bestående av motorvogn N2 eller N3 med slepvogn eller påhengsvogn O3 eller O4.

5. Tillatt kjøretøybredde på offentlig veg
 - a. Største tillatte bredde for kjøretøy på offentlig veg er 2,55 meter hvis ikke mindre bredde er fastsatt ved oppsetting av offentlig trafikkskilt eller i vegliste.
 - b. For kjøretøy med skappåbygg – fast eller avtagbart – spesielt utstyrt til transport av gods under kontrollert temperatur hvor hver sidevegg inklusive isolasjon er minst 45 mm tykk, er største tillatte bredde 2,60 meter på veger som ellers er tillatt for 2,55 meter.

§ 5-5 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon på offentlig veg

1. Særlige bestemmelser om transport av tømmer
 - a. Transport av tømmer med motorvogn og slepvogn kan utføres med 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 gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.
 - b. Vogntoget må være særlig innrettet for transport av tømmer. Høyden på slepvognen må ikke være mer enn 4,00 meter dersom vogntoget er lengre enn 19,50 meter.
 - c. Vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med vogntoglengde mellom 19,50 og 24,00 meter, skal fra plassering på linje kunne kjøre en runde mellom to konsentriske sirkler med radius 12,50 og 2,00 meter.
 - d. Ordningen omfatter sagtømmer, skurtømmer, rundtømmer med små dimensjoner, massevirke og slipvirke. Flis er ikke massevirke.
 - e. Transport av returgoods på vogntog med lengde mellom 19,50 og 24,00 meter er tillatt i forbindelse med tømmertransport i henhold til bestemmelsene her. Ved slik transport skal det på forlangende godtgjøres at transporten er en returtransport ved at den forutgående tømmertransporten dokumenteres med fraktbrev eller lignende.
 - f. Tillatt totalvekt for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer med minst 7 aksler
 1. Største tillatte totalvekt ved transport av tømmer fremgår av veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2 bokstav a.
 2. På veger hvor største tillatte totalvekt for transport av tømmer er angitt som 60 tonn, tillates slike totalvekter som angitt i nr. 3 bokstav a.
 3. På veger hvor største tillatte totalvekt for transport av tømmer er angitt som 56 tonn, tillates slike totalvekter som angitt i nr. 3 bokstav a inntil 56 tonn.
 4. Tømmervogntog med større totalvekt enn 50 tonn skal ha lengde uten gods minst 21,50 meter.

5. Ved returtransport i henhold til bokstav e er største tillatte totalvekt 50 tonn
- g. Tillatt totalvekt for slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt større enn 50 tonn
1. For slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 60 tonn, er største tillatte totalvekt 36 tonn, dersom slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 8,01 m. For slepvogn med avstand fra første til siste aksel mindre enn 8,01 meter, tillates slik totalvekt som angitt i nr. 3 bokstav b.
 2. For slepvogn med 4 aksler eller flere som inngår i tømmervogntog med tillatt totalvekt inntil 56 tonn etter bokstav f. nr. 3, er største tillatte totalvekt 32 tonn dersom slepvognen har avstand fra første til siste aksel minst 5,80 meter.
 3. Slepvoanen skal ha to styrende aksler.
 4. Ved transport av returgoods skal slepvognens totalvekt ikke overstige 30 tonn.
2. Særlige bestemmelser om modulvogntog med lengde inntil 25,25 meter og totalvekt inntil 60 tonn
- Frem til 1. juni 2017 gjelder i tillegg følgende særbestemmelser for modulvogntog på nærmere oppgitte strekninger på offentlig veg:
- a. Tillatte modulvogntog er:
 1. Motorvogn N2 og N3 påkoblet en «dolly» med en semitrailer O3 og O4
 2. Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 påkoblet en påhengsvogn O3 og O4
 3. Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 med vekselbeholder/ container/ skap påkoblet en semitrailer O3 og O4.
 - b. Et modulvogntogs lengde må ikke overstige 25,25 m.
 - c. For modulvogntog hvor avstanden mellom første og siste aksel er 19,00 meter eller mer, er største tillatte totalvekt 60 tonn.
 - d. Ved bruk av modulvogntog gjelder i tillegg:
 1. Vogntoget skal ikke ha mer enn to ledd som vogntogets deler kan dreies om i horisontalplanet.
 2. Alle kjøretøy som inngår i modulvogntog skal ha ABS-bremser.
 3. Et modulvogntog skal fra plassering på linje kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 16,50 meter og 7,50 meter.
 4. Trekking av inntil to tilhengere tillates.
 - e. Farlig gods, i henhold til forskrift 1. april 2009 nr. 384 om landtransport av farlig gods, vil ikke være tillatt å frakte på modulvogntog.

3. I tillegg til de vekter som følger av § 5-4 nr. 2 og 3, gjelder følgende for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog med tillatt totalvekt over 50 tonn etter denne paragraf nr. 1 og 2

- a. Tillatt totalvekt for vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog

Minsteavstand	Avstand fra første til siste aksel i meter	Totalvekt i tonn
3,00 – 3,69 m	Mindre enn 16,00	Som for Bk10/50
Tømmervogntog og modulvogntog bestående av motorvogn med dolly og semitrailer, med minsteavstand 3,70 m eller større, og øvrige modulvogntog uavhengig av minsteavstander	16,00 eller større	50
	15,60 eller mindre	50
	15,61 – 16,00	51
	16,01 – 16,20	52
	16,21 – 16,60	53
	16,61 – 17,00	54
	17,01 – 17,40	55
	17,41 – 17,80	56
	17,81 – 18,20	57
	18,21 – 18,60	58
18,61 – 18,99	59	
19,00 eller større	60	

- b. Tillatt totalvekt for enkeltkjøretøy som inngår i vogntog særlig innrettet for transport av tømmer og modulvogntog

	Avstand fra første til siste aksel	Totalvekt i tonn
Slepvo ¹ og dolly med semitrailer med 4 aksler eller flere	mindre enn 5,80 m	30
	5,80 m – 6,35 m	32
	6,36 m – 6,90 m	33
	6,91 m – 7,45 m	34
	7,46 m – 8,00 m	35
	8,01 m eller større	36

¹ Under forutsetning av 2 styrende aksler. Dersom slevvognen ikke har 2 styrende aksler, er største tillatte totalvekt 30 tonn uavhengig av avstand fra første til siste aksel

4. På motorvogn og semitrailer i innenlands transport av 45-fots container med delbart gods direkte fra eller til skip eller jernbane og frem til bestemmelsesstedet tillates en større avstand enn 12,00 meter fra senter king-pin til semitrailerens bakre begrensning. Største tillatte lengde for motorvogn med semitrailer som angitt i § 5-4 nr. 4 bokstav a nr. 1 skal ikke overskrides. Slik transport er kun tillatt mellom nærmeste egnede jernbanestasjon eller laste- og lossehavn og bestemmelsessted. Transport av tom 45-fots container mellom bestemmelsessted og lagringsplass er likevel tillatt.
5. Buss kan ha reservehjul, sykkelstativ eller annet utstyr som rager inntil 0,60 meter bakover i tillegg til største tillatte lengde. Utstyret må være plassert symmetrisk om bussens lengdeakse og ikke være bredere enn 1,60 meter.
6. Landbruksmaskin kan forflyttes over kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk med bredde inntil 3,50 meter. Aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og lengde må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.

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

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

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

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

§ 5-7 Kjøring som er tillatt uten dispensasjon

Når aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a, kan følgende kjøretøy brukes med slik lengde og bredde som fastsatt i tabellene i denne paragraf, på vegger som ikke er i veggruppe IKKE:

1. Motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som er konstruert med større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. 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 gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Tabellen nedenfor angir de største tillatte dimensjoner.

Motorvogn	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorredskap	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25
Mobilkran, betongpumpebil, liftbil	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25

2. Vogntog spesielt innrettet for transport av tungt udelbart gods, som med eller uten gods har større lengde eller bredde enn det som er tillatt etter § 5-4 nr. 4 og 5. Tillatte lengder og bredder med og uten gods er angitt i tabellen i bokstav a.

a. Tabell

Vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren	20,00	3,25	17,50	3,00

b. Innenfor dimensjonene med gods som oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert:

1. Én udelbar lastenhet med større lengde og/eller bredde enn tillatt for vegen
2. Flere udelbare lastenheter med større lengde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere lastenheter med større lengde enn tillatt for vegen, skal lastenhetenes totale bredde ikke overstige 2,55 meter.
3. Flere udelbare lastenheter med større bredde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere udelbare lastenheter med bredde over 2,55 meter, skal lastenhetenes totale lengde ikke overstige tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b. På veg med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter skal lastenhetenes bakerste punkt ligge innenfor tillatt lengde for vegen.
4. Én lastenhet som ikke kan deles uten store vansker, kostnader eller fare for skade, hvor lastenhetens dimensjoner er innenfor tillatt vogntoglengde og bredde for den aktuelle vegen.
5. Ved transport etter nr. 1 til 3 tillates likevel transportert deler som demonteres fra hovedkolliet for å redusere transportens bredde eller høyde eller for å bedre trafikksikkerheten.

3. Transport av udelbart gods med motorvogn N2 og N3 og tilhenger O3 og O4, når godset er lengre eller bredere enn lastebilen eller tilhengeren. Tillatte kjøretøytyper og tillatte lengder og bredder med og uten gods er angitt i bokstav a.

a. Tabell

Motorvogn/vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar semitrailer O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar slep- eller påhengsvogn O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods	20,00	2,55	19,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med uttrekkbar eller vanlig semitrailer O3 og O4	20,00	3,25	17,50	2,55
Motorvogn N2 og N3 med vanlig slep- eller påhengsvogn O3 og O4	19,50	3,25	19,50	2,55
Motorvogn N2 og N3	12,00	3,25	12,00	2,55

b. Innenfor dimensjonene med gods oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert på uttrekkbart vogntog beregnet på transport av langt, udelbart gods og semitrailervogntog

1. Én udelbar lastenhet med større lengde og/eller bredde enn tillatt for vegen
2. Flere udelbare lastenheter med større lengde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere udelbare lastenheter med større lengde enn tillatt for vegen, skal lastenhetenes totale bredde ikke overstige 2,55 meter.
3. Flere lastenheter med større bredde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere udelbare lastenheter med bredde over 2,55 meter, lastenhetenes totale lengde ikke overstige tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b. På veg med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter skal lastenhetenes bakerste punkt ligge innenfor tillatt lengde for vegen.
4. Delbart gods sammen med udelbart gods på veger med tillatt vogntoglengde 19,50 meter. Det delbare godset skal plasseres innenfor bredde 2,55 meter og tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b.

c. Innenfor dimensjonene med gods oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert på motorvogn med slep- eller påhengsvogn:

1. Én udelbar lastenhet med større bredde enn tillatt for vegen på enten motorvognen eller tilhengeren. Kjøretøyets totale lengde med gods skal ikke overstige 12,00 meter.
2. Flere lastenheter med større bredde enn tillatt for vegen. Dersom det transporteres flere udelbare lastenheter med bredde over 2,55 meter, skal lastenhetenes totale lengde ikke overstige tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b. På veg med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter skal lastenhetenes bakerste punkt ligge innenfor tillatt lengde for vegen.
3. Delbart gods sammen med udelbart gods. Det delbare godset skal plasseres innenfor bredde 2,55 meter. På veg med tillatt vogntoglengde 19,50 meter skal det delbare godset plasseres innenfor bredde 2,55 meter og tillatte lengder etter § 5-4 nr. 4 bokstav b. På veger med tillatt vogntoglengde 12,40 og 15,00 meter tillates delbare lastenheter kun plassert på motorvognen.

d. Innenfor dimensjonene med gods oppgitt i tabellen, tillates følgende transportert på motorvogn:

1. Én udelbar lastenhet med større bredde enn tillatt for vegen
2. Flere udelbare lastenheter med større bredde enn tillatt for vegen
3. Delbart gods sammen med udelbart gods. Det delbare godset skal plasseres innenfor bredde 2,55 meter.

4. Ved transport av flere udelbare lastenheter og ved samlasting av udelbare og delbare lastenheter etter denne paragraf nr. 2 bokstav b og nr. 3 bokstav b til d, tillates lastenhetene plassert i høyden i den utstrekning det er forsvarlig.

5. Motorvogn N2 og N3 må ha bredde på minst 2,30 meter dersom den skal trekke tilhenger som med eller uten gods er bredere enn 2,55 meter. Motorvognens bredde kan ikke overstige 2,55 meter.

§ 5-8 Dispensasjon uten tidsbegrensning

1. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a. Tabellen angir de største tillatte dimensjoner.

Motorvogn	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m	Lengde m	Bredde m
Motorredskap	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	14,00	3,25
Mobilkran, betongpumpebil, liftbil	Transport av gods ikke tillatt	Transport av gods ikke tillatt	Ingen lengdebegrensning	3,25

Mobilkran, betongpumpebil og liftbil med dimensjoner som ikke utløser krav til ledsagelse etter bestemmelsene i § 5-11 nr. 3, skal kunne kjøres en runde mellom to konsentriske sirkler på henholdsvis 15,00 og 7,00 meter. Når lengden er over 14,00 meter må det dokumenteres fra fabrikanten at sporingskravet er oppfylt før dispensasjon kan utstedes.

2. Dispensasjon uten tidsbegrensning for kjøring på veger i veggruppe A og B kan gis til:
- a. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a.
 - b. Transport av udelbart gods på vogntog som omhandlet i bokstav a.
 - c. Tabellen nedenfor angir hvilke kjøretøy og vogntog det er tillatt å bruke, og de største tillatte dimensjoner med og uten gods.

Vogntogtype	Med gods		Uten gods	
	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)	Lengde m	Bredde m (for tilhenger)
Motorvogn N2 og N3 med tilhenger O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods (f.eks. transformator) som har 5 eller flere aksler med lik avstand mellom akslene	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods med styrbar aksel på semitraileren	22,00	3,25	22,00	3,00
Motorvogn N2 og N3 med semitrailer O3 og O4 spesielt innrettet for transport av tungt, udelbart gods uten styrbar aksel på semitraileren	20,00	3,25	17,50	3,00

- d. Dersom største tillatte aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt overstiger det som angitt i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a, tillates kun transport av ett udelbart kolli. Transport av deler som demonteres fra det udelbare kolliet for å redusere kolliets bredde eller høyde eller for å bedre sikkerheten, tillates likevel transportert innenfor de totalvekter som er tillatt etter dispensasjonen.

3. Tillatt aksellast og last fra akselkombinasjon for dispensasjon uten tidsbegrensning på offentlig veg

a. Tabell for tillatt aksellast

	Akselavstand i meter	Veggruppe A			Veggruppe B		
		Bk10	BkT8	Bk8	Bk10	BkT8	Bk8
Aksellast	-	11	9	9	11	9	9
Aksellast	Drivaksel	12 ¹	9	9	12 ¹	9	9
Boggilast	1,30 – 1,79 ²	21 ¹	16	16	20 ¹	14	14
Boggilast	1,20 – 1,29	20	16	16	19	14	14
Trippelboggilast	1,30 – 1,79	26 ¹	22	19	24 ¹	19	16
Trippelboggilast	1,20 – 1,29 ³	24	22	19	22	19	16
Trippelboggilast	Under 1,20 ³	22	20	17	20	17	14

1 12 tonn kun på én aksel

2 Begge avstander

3 En eller begge avstander

b. Tillatt totalvekt ved dispensasjon uten tidsbegrensning på offentlig veg

Totalvekten blir beregnet etter den totale akselavstand og etter de innbyrdes akselavstander i de enkelte akselkombinasjoner slik det fremkommer i totalvektstabellen i bokstav a.

Totalvekten beregnes ved å gange med:

1,3 for veggruppe A – maksimalt 65 tonn totalvekt

1,2 for veggruppe B – maksimalt 60 tonn totalvekt

De utregnede verdier for totalvekten forhøyes til nærmeste hele tonn.

Aksellasten forhøyes til nærmeste 100 kg.

Ved større akselavstand enn 16 meter regnes den totalvekten som svarer til 16 meter.

Totalvektstabell

Akselavstand i meter	Maks totalvekt i tonn				
	Bk10		BkT8	Bk8	Bk6
	50	42	39	31,5	27,5
1,81-2,50	18,2	18,2	18,0	14,5	10,5
2,51-2,60	18,4	18,4	18,0	14,6	10,6
2,61-2,80	18,8	18,8	18,0	14,9	10,9
2,81-3,00	19,3	19,3	18,0	15,2	11,2
3,01-3,20	19,8	19,8	18,0	15,5	11,5
3,21-3,40	20,2	20,2	20,2	15,9	11,9
3,41-3,60	20,7	20,7	20,7	16,2	12,2
3,61-3,80	21,1	21,1	21,1	16,5	12,5
3,81-4,00	21,6	21,6	21,6	16,8	12,8
4,01-4,20	22,1	22,1	22,1	17,1	13,1
4,21-4,40	22,5	22,5	22,5	17,4	13,4
4,41-4,60	23,0	23,0	23,0	17,7	13,7
4,61-4,80	23,4	23,4	23,4	18,0	14,0
4,81-5,00	23,9	23,9	23,9	18,3	14,3
5,01-5,20	24,4	24,4	24,4	18,6	14,6
5,21-5,40	24,8	24,8	24,8	19,0	15,0
5,41-5,60	25,3	25,3	25,3	19,3	15,3
5,61-5,80	25,7	25,7	25,7	19,6	15,6
5,81-6,00	26,2	26,2	26,2	19,9	15,9
6,01-6,20	26,7	26,7	26,7	20,2	16,2
6,21-6,40	27,1	27,1	27,1	20,5	16,5
6,41-6,60	27,6	27,6	27,6	20,8	16,8
6,61-6,80	28,0	28,0	28,0	21,1	17,1
6,81-7,00	28,5	28,5	28,5	21,4	17,4
7,01-7,20	29,0	28,8	28,8	21,7	17,7
7,21-7,40	29,5	29,1	29,1	22,1	18,1
7,41-7,60	30,0	29,4	29,4	22,4	18,4
7,61-7,80	30,5	29,7	29,7	22,7	18,7
7,81-8,00	31,0	30,0	30,0	23,0	19,0
8,01-8,20	31,5	30,3	30,3	23,3	19,3
8,21-8,40	32,0	30,6	30,6	23,5	19,5
8,41-8,60	32,5	30,9	30,9	23,8	19,8
8,61-8,80	33,0	31,2	31,2	24,0	20,0
8,81-9,00	33,5	31,5	31,5	24,3	20,3
9,01-9,20	34,0	31,8	31,8	24,5	20,5
9,21-9,40	34,5	32,1	32,1	24,8	20,8
9,41-9,60	35,0	32,4	32,4	25,0	21,0
9,61-9,80	35,5	32,7	32,7	25,3	21,3
9,81-10,00	36,0	33,0	33,0	25,5	21,5
10,01-10,20	36,5	33,3	33,3	25,8	21,8
10,21-10,40	37,0	33,6	33,6	26,0	22,0
10,41-10,60	37,5	33,9	33,9	26,3	22,3
10,61-10,80	38,0	34,2	34,2	26,5	22,5
10,81-11,00	38,5	34,5	34,5	26,8	22,8
11,01-11,20	39,0	34,8	34,8	27,0	23,0
11,21-11,40	39,5	35,1	35,1	27,3	23,3

Totalvektstabell forts.

Akselavstand i meter	Maks totalvekt i tonn				
	Bk10		BkT8	Bk8	Bk6
	50	42	39	31,5	27,5
11,41-11,60	40,0	35,4	35,4	27,5	23,5
11,61-11,80	40,5	35,7	35,7	27,8	23,8
11,81-12,00	41,0	36,0	36,0	28,0	24,0
12,01-12,20	41,5	36,3	36,2	28,2	24,2
12,21-12,40	42,0	36,6	36,3	28,4	24,4
12,41-12,60	42,5	36,9	36,5	28,5	24,5
12,61-12,80	43,0	37,2	36,6	28,7	24,7
12,81-13,00	43,5	37,5	36,8	28,9	24,9
13,01-13,20	44,0	37,8	36,9	29,1	25,1
13,21-13,40	44,5	38,1	37,1	29,2	25,2
13,41-13,60	45,0	38,4	37,2	29,4	25,4
13,61-13,80	45,5	38,7	37,4	29,6	25,6
13,81-14,00	46,0	39,0	37,5	29,8	25,8
14,01-14,20	46,5	39,3	37,7	29,9	25,9
14,21-14,40	47,0	39,6	37,8	30,1	26,1
14,41-14,60	47,5	39,9	38,0	30,3	26,3
14,61-14,80	48,0	40,2	38,1	30,5	26,5
14,81-15,00	48,5	40,5	38,3	30,6	26,6
15,01-15,20	49,0	40,8	38,4	30,8	26,8
15,21-15,40	49,5	41,1	38,6	31,0	27,0
15,41-15,60	50,0	41,4	38,7	31,2	27,2
15,61-15,80	50,0	41,7	38,9	31,3	27,3
15,81-16,00	50,0	42,0	39,0	31,5	27,5

c. Flere enn tre etterfølgende aksler:

Lasten av akselkombinasjon med flere enn tre etterfølgende aksler med innbyrdes avstander på 1,20 meter eller mer og av vogntoget som helhet skal hver for seg regnes ut etter de regler om totalvekt som er angitt i bokstav b.

Dersom de etterfølgende aksler har innbyrdes avstand 1,20 til 1,80 meter, må ingen av aksellastene overstige 1/3 av angitt trippelboggilast for vegstrekningens bruksklasse i tabellen i bokstav a.

d. Dispensasjonen gjelder for veger i veggruppe A og B.

4. Ved overskridelse av de vekter og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.

§ 5-9 Dispensasjon med tidsbegrensning

1. Dispensasjon med tidsbegrensning utstedes for en bestemt vegrute og må vanligvis innhentes for hver tur. Ved særlig tung transport kan det kreves at bruene passeres sentrisk og med fart ikke over 15 km/t. Transporten må følges over bruene av tjenestemann fra Statens vegvesen eller politiet. Transportøren skal kontakte Statens vegvesen eller politiet for å avtale tid for transporten.

2. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for følgende:

a. Dimensjoner

1. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil for overskridelse av dimensjonene som gitt i § 5-4

nr. 4 og 5 for veger i veggruppe IKKE, inntil de dimensjoner som angis for slike kjøretøy i § 5-8 nr. 1.

2. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til kjøretøy og vogntog som omtalt i § 5-7 nr. 2 og 3 for overskridelse av dimensjonene som gitt i §§ 5-7 og 5-8 for veggruppe A og B og § 5-4 nr. 4 og 5 for veger i veggruppe IKKE.
3. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a ikke overskrides. Innenfor disse vektene kan det også gis dispensasjon for transport av tilhørende delbart gods som har logisk sammenheng med det eller de udelbare kolliene. Dispensasjon kan også gis for transport av flere udelbart kolli som hver for seg overstiger både største tillatte lengde og bredde for vegen.
4. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a ikke overskrides. Dispensasjon kan også gis for transport av flere udelbart kolli som hver for seg overstiger både største tillatte lengde og bredde for vegen.

b. Vekt

1. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis til motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil for overskridelse av vekter som gitt i § 5-4 nr. 1 til 3 og veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a for veger i veggruppe IKKE, likevel ikke for slike vekter som utløser krav om følge over den enkelte bru.
2. 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 gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a for veger i veggruppe IKKE.

3. Dispensasjon med tidsbegrensning kan gis for følgende aksellaster:

a. Veggruppe A og B

	Akselavstand i meter	Veggruppe A			Veggruppe B		
		Bk10	BkT8	Bk8	Bk10	BkT8	Bk8
Aksellast		12	10	10	12	10	10
Aksellast	Drivaksel	12	10	10	12	10	10
Boggilast	1,30 – 1,79	21	16	16	21	16	16
Boggilast	1,20 – 1,29	20	16	16	20	16	16
Trippelboggilast	1,30 – 1,79 ¹	28	24	23	26	23	20
Trippelboggilast	1,20 – 1,29 ²	27	24	23	24	23	20
Trippelboggilast	Under 1,20 ²	25	22	21	22	21	18

¹ Begge avstander

² En eller begge avstander

b. Veggruppe IKKE

Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 avgjør hvilke aksellaster det kan gis dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle.

4. Dispensasjon kan gis for følgende totalvekter:
 - a. Veggruppe A og B:

Totalvekten blir beregnet etter den totale akselavstanden og etter de innbyrdes akselavstander i den enkelte akselkombinasjoner. Totalvektstabellen finnes i § 5-8 nr. 3 bokstav c. For dispensasjon med tidsbegrensning kan totalvekten beregnes ved å gange med forholdstallene:
1,6 for veggruppe A – største tillatte totalvekt 80 tonn
1,3 for veggruppe B – største tillatte totalvekt 65 tonn
 - b. Veggruppe IKKE:

Dispensasjonsmyndighet som angitt i § 5-15 avgjør hvilken totalvekt det kan gis dispensasjon for i hvert enkelt tilfelle.
5. Dessuten gjelder følgende:
 - a. De utregnede verdier for totalvekten forhøyes til nærmeste hele tonn. Aksellasten forhøyes til nærmeste 100 kg.
 - b. Ved større akselavstand enn 16,00 meter regnes den akselavstand som svarer til 16,00 meter.
 - c. Lasten av akselkombinasjon med flere enn tre etterfølgende aksler med større innbyrdes avstander enn 1,20 meter og av vogntoget som helhet skal hver for seg og samlet regnes ut etter de regler om totalvekt som er angitt i nr. 4.

Dersom de etterfølgende aksler har innbyrdes avstand 1,20 – 1,80 meter, må ingen av aksellastene overstige 1/3 av angitt trippelboggilast for vegens bruksklasse i tabellen i nr. 3 bokstav a.
6. Ved overskridelse av de vekter og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.

§ 5-10 Dispensasjon med tidsbegrensning til særlige transport

1. Særlige bestemmelser om dispensasjon med tidsbegrensning for transport av 2 husmoduler, 2 båter og kjøretøy
 - a. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning til transport av én husmodul, samtidig transport av to husmoduler, to båter eller flere kjøretøy, for overskridelse av de største tillatte dimensjoner som gitt i §§ 5-4 nr. 4 og 5 og 5-6 nr. 1 til 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Særlige bestemmelser om transport av tømmer i hele stammer

- e. Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for større lengde enn det som er tillatt for vegen etter § 5-4 nr. 4 for transport av tømmer i hele stammer på motorvogn N2 og N3 og uttrekkbar tilhenger O3 og O4 beregnet på transport av langt, udelbart gods med lastbanker montert på motorvognens og tilhengerens svingkranser, men ikke for større lengde enn 22,00 meter.
- f. Avstand fra senter av aksel på tilhenger til godsets bakerste punkt skal ikke overstige 70 % av avstanden fra senter av bakaksel på motorvogn til senter av aksel på tilhenger, for boggiaksel fra og til senter av boggi.
- g. Tilhengerens trekkstang skal være teleskopisk og regulerbar. Teleskopet skal kunne låses på sikker måte.
- h. Aksellast, last fra akselkombinasjon, totalvekt og bredde må ikke være større enn det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Lengde uten gods må ikke overstige 19,50 meter.

5. Særlige bestemmelser om transport av landbruksmaskiner

Det kan gis dispensasjon med tidsbegrensning for transport av landbruksmaskin med større bredde enn angitt i § 5-5 nr. 4, men ikke for større bredde enn 4,10 meter, ved forflytning på kortere vegstrekninger som ledd i vanlig bruk av maskinen.

6. Særlige bestemmelser om tilhengerredskaper

Dispensasjonsmyndighet som nevnt i § 5-15 kan gi dispensasjon med tidsbegrensning til tilhengerredskap og tilsvarende typer tilhengerredskap, for bruk med større vekter eller dimensjoner enn det som følger av § 5-4 og veglister gitt med hjemmel i § 5-3 nr. 2. Dispensasjonsmyndigheten avgjør hvilke vekter og dimensjoner det kan gis dispensasjon for.

7. Ved overskridelse av de vekter og dimensjoner som følger av dispensasjonen kan dispensasjonen trekkes tilbake. Det samme gjelder dersom vilkårene i § 5-11 ikke er overholdt.

§ 5-11 Ytterligere krav ved kjøring i henhold til §§ 5-6 til 5-10

1. Når lengden er mer enn 2,00 meter over det som er tillatt etter § 5-4 eller veglister i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a eller bredden over 2,60 meter, gjelder følgende krav:
 - a. Kjøringen må ikke foregå fredag mellom kl. 1500-2400, eller fra kl. 0600 lørdag eller hverdag før helligdag eller offentlig høytidsdag til kl. 24.00 søndag, helligdag eller offentlig helligdag. Kjøring kan likevel foretas frem til kl. 1500 dagen før 1. mai, 17. mai og Kristi Himmelfartsdag. Politiet kan i særlige tilfelle gjøre unntak fra disse bestemmelsene. Unntakene må være skriftlige.
 - b. Kjøringen må ikke foregå på sted med stor russtrafikk mellom kl. 0700-0900 eller mellom kl. 1500-1800.

- c. Kjøringen skal fortrinnsvis foregå i dagslys. I særlige tilfelle kan politiet påby kjøring i annet tidsrom. Påbudene må være skriftlige.
 - d. Motorvogn eller vogntog skal være utstyrt med minst en varsellykt som angir blinkende gult lys til alle sider når bredden er over 2,60 meter.
2. Det kreves ledsagelse dersom kjøringen skjer med
- a. lengde mer enn 6,00 mer enn tillatt etter § 5-4 eller veglister gitt i medhold av § 5-3 nr. 2 bokstav a og i veglister for fylkes- og kommunale veger, og alltid når lengden er over 23,50 meter
 - b. større bredde enn 3,00 meter, eller
 - c. lengde over 20,00 meter og følgende sporingskrav ikke er oppfylt: transporten skal kunne kjøres 120° mellom to konsentriske sirkler med radius 14,50 og 6,50 meter.
3. Ved kjøring med mobilkran, betongpumpebil og liftbil kreves ledsagelse dersom
- a. bredden er over 3,00 meter
 - b. bredden er over 2,75 meter og lengden er over 16,00 meter
 - c. lengden er over 18,00 meter uavhengig av bredde
4. Når det etter denne paragraf nr. 2 eller 3 kreves ledsagelse, gjelder følgende:
- a. Antall ledsagerkjøretøy fastsettes ved utstedelse av dispensasjon. Dersom kjøringen skjer uten dispensasjon skal transporten følges av ett ledsagerkjøretøy.
 - b. Transportøren må skaffe til veie ledsagerkjøretøy. Ledsagerkjøretøyet skal være bil med tillatt totalvekt ikke over 4 500 kg.
 - c. Transportøren plikter å holde sambandsutstyr egnet for formålet for alle kjøretøy som deltar i transporten.
 - d. Ledsagerkjøretøy skal være utstyrt med førstehjelpsutstyr, brannslukker, lykt, stoppspak og vernevest egnet for formålet.
 - e. Vogntog og ledsagerkjøretøy skal være utstyrt med minst en varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider.
 - f. Ledsagerkjøretøy tillates ikke brukt med tilhenger tilkopleet.
 - g. Transportøren plikter å sørge for at alle berørte politidistrikter er informert om transporten.
 - h. Politiet skal vurdere om det på grunn av transportens størrelse, trafikkforholdene eller andre forhold på vegruten skal overvåke eller lede transporten.

§ 5-12 Kolonnekjøring

Når aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt ikke overskrider det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a, tillates transporter som krever ledsagelse etter § 5-11 nr. 2 og 3 kjørt i kolonne. Kjøringen skal foregå på følgende vilkår:

- a. Det tillates inntil 3 motorvogner eller vogntog i kolonne, ikke inkludert ledsagerkjøretøy
- b. Dersom det er nødvendig med flere kolonner, skal det minimum være en time mellom hver kolonne
- c. Kolonnekjøring er tillatt mellom kl. 2200 og 0600. Politiet kan i særlige tilfeller gi tillatelse til kolonnekjøring utenfor dette tidsrommet. Unntakene skal være skriftlige.
- d. Kolonnen skal ha ledsagerkjøretøy foran og bak. Ledsagerkjøretøy skal ha gul varsellykt som gir gult blinkende lys til alle sider, varselskilt som fastsatt i § 3-4 nr. 6 og varselskilt «kolonne». Dette skiltet skal ha samme utforming som varselskilt i henhold til § 3-4 nr. 6. Skilt som er utformet etter tidligere bestemmelser, kan benyttes inntil videre.

- e. Når transporten ikke følges av politiet, skal alle kjøretøy i kolonnen, medregnet ledsagerkjøretøy, ha internt radiosamband.
- f. En kolonneleder skal sørge for å slippe frem andre kjørende så snart forholdene tillater det.

5-13 Bruk av bergingsbil

1. For berging av havarert kjøretøy fra havaristed til nærmeste sikre omlastingsplass kan bergingsbil på vilkår nevnt i denne paragraf overskride det som er tillatt etter § 5-4 og veglister gitt i henhold til § 5-3 nr. 2 bokstav a. Om nødvendig kan havarert kjøretøy transporteres videre til nærmeste verksted som kan utbedre feilen. For transport til reparasjonssted må det søkes dispensasjon.
2. Følgende gjelder for tillatt overskridelse av aksel- og boggilastene:
 - a. Generelt
 1. Største fart skal ikke være over 60 km/t ved berging av havarert kjøretøy når bergingsbilens aksellast blir enten mer enn 2 tonn eller dens boggiaksellast blir mer enn 4 tonn over det som er tillatt etter § 5-4 nr. 1.
 2. Ved berging av vogntog må tilhengeren kobles fra trekkvognen.
 3. Minst 20 % av bergingsbilens aktuelle totalvekt må hvile på styrende hjul.
 4. Tillatelse til overskridelse gjelder ikke på veg eller bru hvor skiltet vektbegrensning er innført.
 5. Under transport etter denne paragraf skal bergingsbilen ha minst én varsellykt som gir blinkende gult lys som er synlig til alle sider.
 - b. Tillatt aksellast på veg, inkl. bru:

Aksel/akselkombinasjon	Tonn			
	Bk10	BkT8	Bk8	Bk6
Aksellast	16	11	11	8
Boggilast	24	18	16	12
Trippelboggilast	30	24	21	16

- c. Tillatt aksellast dersom hastigheten begrenses til 15 km/t ved brupassering:

Aksel/akselkombinasjon	Tonn			
	Bk10	BkT8	Bk8	Bk6
Aksellast	19	13	13	10
Boggilast	27	20	18	14
Trippelboggilast	33	26	23	18

3. Største tillatte lengde ved berging av havarert kjøretøy:

Motorvogn, unntatt buss	25,00 meter
Tilhenger, unntatt semitrailer	25,00 meter
Buss	28,00 meter
Leddbuss og semitrailer	31,00 meter

Lengde over 20,00 meter skal merkes «lang transport». Ved lengde over 25,00 meter skal det benyttes ledsagerkjøretøy merket i samsvar med bestemmelsene i § 3-4.

4. Uten hensyn til bestemmelsene i denne paragraf om største tillatte lengde, laster eller om frakobling av tilhenger kan motorvogn eller vogntog som er til hinder for annen trafikk, flyttes til nærmeste sikre omlastingsplass ved hjelp av bergingsbilen. Dette gjelder

likevel ikke for veger i veggruppe IKKE.

5. Når bredden på transporten er over 3,00 meter eller transporten er slik at den krever mer enn ett kjørefelt, gjelder følgende:
 - a. Transporten skal følges av minst ett ledsagerkjøretøy som skal være utstyrt med minst én varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider.
 - b. Merking av utstikkende gods og bruk av skilt på bergingsbil og bruk av skilt på bergingsbil og ledsagerkjøretøy skal være i samsvar med bestemmelsene i § 3-4.

§ 5-14 Vinteraksellast, teleløsning m.m.

1. 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. Tidspunkt for innføring og oppheving av vinteraksellast kunngjøres.
2. Det kan fastsettes begrensninger i aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt når særlige forhold (teleløsning o.a.) gjør det nødvendig. Følgende tabell legges til grunn som største tillatte aksel-/boggi-/trippelboggilast på offentlig veg ved fastsettelse av begrensninger i teleløsning o.a.

Bruksklass e sommer	Aksellast teleløsning	Enkel	Boggi enkel	Boggi med en tvilling	Trippel enkel	Trippel med to tvilling
BK10	8 tonn	8 tonn	12 tonn	14 tonn	18 tonn	21 tonn
BK10	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	18 ton
BK10	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tonn	13,5 tonn	15 tonn
BKT8	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	18 tonn
BKT8	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tonn	13,5 tonn	15 tonn
BK8	7 tonn	7 tonn	10,5 tonn	12 tonn	15,75 tonn	16 tonn
BK8	6 tonn	6 tonn	9 tonn	10 tinn	13,5 tonn	15 tonn

3. Regionvegkontoret kan gjøre unntak fra begrensninger som nevnt i nr. 2. For veg i Bk10 hvor aksellasten er redusert til 8 tonn, kan det bare gjøres unntak for transport av udelbart gods, motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil. Er aksellasten redusert til under 8 tonn, kan det gis dispensasjon for inntil 8 tonn aksellast.
4. Regionvegkontoret kan på veg i BkT8 og Bk8 hvor aksellasten er redusert, gjøre unntak for rutegående persontransport, renovasjonsbil og bergingsbil. Det kan også gjøres unntak for transport av gods som lett forringes eller ødelegges, for eksempel melk, myse, kasein, ferskt slakt (fisk eller kjøtt), pelsdyrfor i tank, smolt, nødslakt og slaktemodne dyr.
5. På veg i Bk10 hvor tillatt aksellast er satt ned til under 8 tonn, og på veg i BkT8 og Bk8, kan regionvegkontoret i enkelttilfelle gjøre unntak for begrensninger som nevnt i nr. 2 for:
 - a. motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil som er beregnet for større aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt enn det som er angitt i forskrift om midlertidig aksel-/boggilast for bestemte strekninger.
 - b. vogntog som er beregnet for større aksellast, last fra akselkombinasjon eller totalvekt enn det som er angitt i forskrift om midlertidig aksel-/boggilast for bestemte strekninger. Dispensasjon kan bare gis til vogntog som er særlig innrettet for transport av udelbart gods.

- c. Unntak gitt etter bokstav a eller b kan gis for inntil 9 tonn aksellast, 14 tonn boggilast og 21 tonn trippelboggilast. Totalvekten beregnes på samme måte som angitt i §§ 5-8 og 5-9.
6. Statens vegvesen Region øst kan gjøre unntak fra begrensninger i aksellast, last fra akselkombinasjon og totalvekt når det foreligger særlig tungtveiende grunner.
7. Dersom regionvegkontoret eller Statens vegvesen Region øst gjør unntak på kommunal veg, skal det innhentes skriftlig uttalelse fra kommunen før vedtak fattes.

§ 5-15 *Dispensasjonsmyndighet*

1. Regionvegkontoret kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra bestemmelsen i § 4-2 nr. 4 annet ledd bokstav a og nr. 6-7.
2. Myndighet til å gi dispensasjon uten tidsbegrensning, jf. § 5-8, er regionvegkontoret. Regionvegkontoret kan overføre myndigheten til et annet regionvegkontor.
3. Myndighet til å gi dispensasjon med tidsbegrensning, jf. §§ 5-9 og 5-10, er
 - a. Regionvegkontoret når det gjelder transport innen regionen.
 - b. Statens vegvesen Region øst når det gjelder transport gjennom flere regioner.
4. Statens vegvesen Region øst kan gjøre unntak i enkelttilfelle fra bestemmelser i dette kapitlet når det foreligger særlig tungtveiende grunner.
5. Dispensasjon skal medbringes under kjøring.

§ 6-2 skal lyde:

§ 6-2 *Unntak*

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

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

II

Denne forskrift trer i kraft 1. september 2014