



**Statens vegvesen**

# **Høring om forskriftsendringer som følge av privatisering av Statens vegvesens brufølgetjeneste**

## **Høringsnotat**

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-9 og ny § 5-16

MIME referanse 18/171505-10

Vegdirektoratet  
Trafikant- og kjøretøyavdelingen  
29. november 2018

1. Bakgrunn .....	4
1.1 Innledende merknader .....	4
1.2 Gjeldende regelverk og praksis .....	4
1.2.1 Gjeldende regelverk .....	4
1.2.2 Dagens praksis .....	5
2. Overordnet hjemmelsgrunnlag .....	6
3. Forslag til endringer i forskrift om bruk av kjøretøy .....	7
3.1 Endringer i § 5–9 nr. 1 .....	7
3.2 Ny § 5–16 Nærmere krav ved følge av særlig tunge transportere.....	7
3.3 § 5–16 nr. 1 og 2 I hvilke tilfeller brufølge kan kreves og krav ved brufølge.....	8
3.4 § 5–16 nr. 3 Krav til personer som skal utføre brufølge .....	9
3.4.1 Arbeidsvarslingskompetanse .....	9
3.4.2 Førerrett i klasse CE .....	10
3.4.3 § 5–16 nr. 3 bokstav c Språkkrav.....	11
3.5 § 5–3 nr. 4 Merking, utstyr etc.....	12
3.6 Politiets mulighet til å utføre brufølge.....	12
3.7 Plikter ved brufølge .....	13
3.7.1 Brufølgers plikter .....	13
3.7.2 Sjøfarens plikter ved brufølge .....	14
3.7.3 Plikter for fører av ledsagerbil ved brufølge .....	14
3.8 Tilknytning mellom transportør og brufølger .....	15
4. Kompetansekrav m.m.....	15
4.1 Generelt om arbeidsvarslingskompetanse .....	15
4.2 Krav om arbeidsvarslingskompetanse – arbeidsvarsling 1 og 3.....	15
4.3 Ny arbeidsvarslingsmodul for brufølge – «Arbeidsvarsling 5» .....	16
4.4 Kompetansebevis og kompetanseregister .....	17
4.5 Forholdet til førere av ledsagerbiler (lang/bred transport) .....	17
5. Utstyr og merking .....	18
5.1 Generelt om utstyr og merking .....	18
5.1 Utstyr og bekledning.....	18
5.2 Kjøretøy .....	19
5.2.1 Type og størrelse .....	19
5.2.2 Reklame, profilering og «sebrastriper» .....	19
5.2.3 Skilt på bilen .....	20

5.2.4 Blinkende gule lys .....	21
5.2.5 Radioutstyr / kommunikasjonsutstyr .....	21
5.2.6 Øvrig utstyr som skal medbringes i bilen .....	21
5.2.7 Annet nordisk regelverk.....	22
6. Informasjon om bruer og instruksjoner for brupasseringer .....	22
6.1 Nytt datasystem – kartbasert rutesøk med informasjon om bruer .....	22
6.2 Bruer på kommunal veg .....	23
6.3 Transporter med totalvekt over 100 tonn og over 1,6-gangen utenfor 100- tonnsvegenettet .....	24
7. Saksbehandlingsprosessen .....	24
8. Konsekvenser av at brufølge anses som arbeidsvarsling .....	25
9. Kontroll og sanksjoner .....	26
9.1 Generelt om tilsyn og kontroll.....	26
9.2 Kontroll av brufølge .....	27
9.3 Brufølgers og sjåførens ansvar .....	28
10. Økonomiske og administrative konsekvenser .....	28
10.1 Økonomiske og administrative konsekvenser for Statens vegvesen .....	28
10.2 Økonomiske og administrative konsekvenser for kommuner og fylkeskommuner	29
10.3 Økonomiske og administrative konsekvenser for andre offentlige instanser .....	29
10.4 Økonomiske og administrative konsekvenser for private parter .....	29
10.4.1 Kostnader ved å utdanne brufølgere .....	29
10.4.2 Kostnader ved biler og utstyr til bruk for brufølge .....	29
10.4.3 Merkostnader for transportørene .....	30
10.4.4 Økt effektivitet for transportørene .....	30
10.4.5 Konsekvenser av krav om arbeidsvarslingsvedtak .....	30
11. Konklusjon og forslag til endringsforskrift .....	30

# 1. Bakgrunn

## 1.1 Innledende merknader

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5–9 nr. 1 angir at det for særlig tunge spesialtransporter kan kreves at bruer passerer sakte og sentrisk, og at slike transporter skal ha følge av enten Statens vegvesen eller politiet. I praksis utføres følget som oftest av Statens vegvesen. Kravet om følge skyldes at når spesialtransporter overskrider gitte vekter, er det ikke lenger mulig å passere brua på vanlig måte uten å påføre den en større belastning enn den er beregnet for.

Brufølget har ved slike transporter tre formål. For det første skal den som utfører brufølget vite hvilke bruer som har restriksjoner og i så fall hvilke restriksjoner som gjelder, og instruere sjåføren om hvordan han skal kjøre vogntoget over brua. For det andre har brufølget en kontrollfunksjon, ved at brufølger skal påse at brua faktisk passerer i henhold til instruksjonene. For det tredje skal brufølger regulere annen trafikk, typisk ved å stenge brua, slik at andre trafikanter ikke kommer i konflikt med transporten når denne passerer brua.

Statens vegvesen besluttet i etatsledermøte 7. oktober 2017 at etaten ikke lenger skal utføre brufølge, og at tjenesten isteden skal utføres av private. Beslutningen om å privatisere brufølgetjenesten er et ledd i Statens vegvesens arbeid med å effektivisere etaten og er således ikke gjenstand for høring. I denne høringen presenterer Vegdirektoratet forslag til endringer i forskrift om bruk av kjøretøy som legger til rette for at brufølge kan utføres av private. Som det vil fremgå i det følgende, vil brufølge bli ansett som en form for arbeid på veg, som medfører at en del forhold vil reguleres i vedlegg til Håndbok N301 *Arbeid på og ved veg*, og i utgangspunktet ikke er gjenstand for høring. For å gi bransjen nødvendig informasjon om hvilke krav de vil måtte forholde seg til når brufølge privatiseres, vil vi likevel omtale de delene av regelverket som vil fremgå av N301. Vi ser det likevel som nyttig at bransjen kommer med innspill til de kravene som foreslås inntatt i N301.

Vegdirektoratet har kommet til at brufølge må anses som en form for arbeid på veg. Dette innebærer at bestemmelsene i Statens vegvesens Håndbok N301 *Arbeid på og ved veg*, kommer til anvendelse. Blant annet utøvelse av brufølge kreve kompetanse i arbeidsvarsling 1 og 3, samt en ny «arbeidsvarsling 5» som vil gjelde spesifikt for brufølge. I tillegg må det foreligge et godkjent arbeidsvarslingsvedtak.

## 1.2 Gjeldende regelverk og praksis

### 1.2.1 Gjeldende regelverk

Hovedregelen i forskrift 25. januar 1990 nr. 92 om bruk av kjøretøy § 5–3 nr. 1 er at kjøretøy ikke skal brukes med større vekter eller dimensjoner enn det som er tillatt for vegen, med mindre det er gitt dispensasjon. Med unntak av tømmertransporter og modulvogntog, er de største tillatte vektene uten dispensasjon gitt i § 5–4 nr. 1 til 3. På veger i Bk10 er største tillatte aksellast 10 tonn (11,5 tonn på én drivende aksel) og største tillatte totalvekt for vogntog 50 tonn, forutsatt tilstrekkelig antall aksler og minsteavstand. Ved overskridelse av disse vektene kreves det altså dispensasjon.

I henhold til § 5–8 nr. 3 kan det på veger i veggruppe A og B gis dispensasjon uten tidsbegrensning for transport av ett udelbart kolli og for motorredskap, mobilkran, betongpumpebil og liftbil. Dispensasjon kan gis for inntil 1,3 ganger den vekten som angis i totalvektstabellen i § 5–8 nr. 3 bokstav c inntil 65 tonn og aksellast inntil 11 tonn (12 tonn på én drivende aksel). Videre kan mobilkran, betongpumpebil og liftbil få dispensasjon uten tidsbegrensning på det såkalte mobilkranvegnettet for totalvekt inntil 2,0 ganger den vekten som angis i totalvektstabellen inntil 65 tonn og aksellast 12 tonn.

For større vekter enn dette, kreves det dispensasjon med tidsbegrensning. Dispensasjon med tidsbegrensning kan i henhold til § 5–9 nr. 4 og 5 gis for totalvekt inntil 1,6 ganger totalvekttabellen i § 5–8 nr. 3 bokstav c inntil 80 tonn og aksellast inntil 12 tonn. I henhold til § 5–9 nr. 6 kan det på det såkalte 100-tonnsvegnettet gis dispensasjon for totalvekt inntil 2,0 ganger totalvekttabellen, inntil 72 tonn for mobilkran, betongpumpebil og liftbil og inntil 100 tonn for transport av udelbart gods.

Ved dispensasjon med tidsbegrensning kan det kreves at bruene passeres på en bestemt måte som medfører krav til brufølge. Det følger av § 5–9 nr. 1 at *«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.»*

### **1.2.2 Dagens praksis**

Dispensasjon med tidsbegrensning, både for vekter og dimensjoner, søkes gjennom søknadssystemet VegSak. Transportøren legger blant annet inn transportens vekter og dimensjoner, transportens start- og slutt punkt og eventuelt ønsket rute. Dersom dispensasjonen innvilges, og det er gitt dispensasjon for vekter ut over hva vegen tillates for med dispensasjon uten tidsbegrensning, stilles det vilkår om at transporten skal følges av en av Vegvesenets tjenestemenn som skal påse at bruene passeres etter gitte retningslinjer. Dispensasjonen angir også ett eller flere telefonnumre transportøren må ringe for å avtale brufølge fra Statens vegvesen.

Transporten møter brufølger fra Statens vegvesen eller politiet på avtalt sted. Om brufølge skal være med på hele transporten eller kun deler av denne, avhenger av hvor mange bruer som har restriksjoner og hvor disse befinner seg. Ved lengre transporter vil transporten ofte følges av flere tjenestemenn fra Statens vegvesen da disse har hver sine faste geografiske områder.

Hvilke bruer som har restriksjoner og hvilke restriksjoner som i så fall gjelder, ligger for riks- og fylkesveg i bruforvaltningssystemet Brutus. Brufølger fra Statens vegvesen undersøker i Brutus hvilke bruer som har restriksjoner på strekningen dispensasjonen gjelder for. Brufølget skal ivareta tre funksjoner under transporten – for det første skal de vite hvilke restriksjoner som gjelder og instruere sjåføren og de av transportens øvrige deltakere i hvordan hver bru skal passeres, for det andre skal de påse at bruene faktisk passeres i henhold til instruksjonene, og for det tredje skal de regulere annen trafikk der

transporten skal passere brua sentrisk, alene eller på annen måte som påvirker annen trafikk.

Ved transporter med totalvekt over 100 tonn, innhenter dispensasjonsmyndigheten i Region øst instruksjoner for brupasseringer direkte fra Bruseksjonen i Vegdirektoratet.

Bruer på kommunal veg ligger bare unntaksvis i Brutus. Instruksjoner for passering av bruer på kommunal veg må derfor innhentes direkte fra kommunen.

## 2. Overordnet hjemmelsgrunnlag

Trafikkdirigering kan ikke skje uten at det foreligger tilstrekkelig hjemmelsgrunnlag i lov, forskrift eller vedtak gitt med hjemmel i dette. Overordnet hjemmel til å gi regler om dirigering av trafikk må være gitt i vegtrafikkloven, og deretter nærmere detaljert i forskriftsverket. Krav om at personer som skal drive trafikkdirigering eller annen aktivitet skal ha gjennomført kurs, avlagt prøve eller ha en annen form for kompetanse, krever også hjemmel i lov og forskrift.

Vegtrafikkloven § 7 annet ledd gir adgang til å dirigere trafikk dersom blant annet arbeid på veg tilsier det. Slik regulering forutsetter at det foreligger vedtak truffet av regionvegkontoret for riks- og fylkesveg og kommunen for kommunale veg.

Statens vegvesens brufølgere har blitt ansett for å ha slik myndighet selv om en dispensasjon for spesialtransport ikke er et arbeidsvarslingsvedtak eller vedtak om regulering av trafikk i forbindelse med arbeid på veg. Uavhengig av dette har man også ansett at andre trafikanter er pålagt å følge instruksjonene som gis av Statens vegvesens tjenestemenn jf. trafikkreglene 3 nr. 2, som sier at «*Anvisning gitt av politiet, Statens vegvesen, ... gjelder foran anvisning gitt på annen måte*». Statens vegvesen kan gjennom vår instruksjonsmyndighet overfor våre egne ansatte stille krav til at de som skal utføre brufølge har nødvendig kompetanse i form av kurs og annen intern opplæring.

Når tjenesten nå skal overføres til private, må regulering av trafikk skje på et annet hjemmelsgrunnlag. Det samme gjelder krav til kompetanse.

Arbeidsvarsling kurs 3 (manuell trafikkdirigering) i seg selv gir ikke adgang til å dirigere trafikk. Adgangen følger av at det skal foreligge et godkjent *arbeidsvarslingsvedtak*. Dette vedtaket gir etter vtrl § 7 annet ledd adgang til å dirigere trafikk. Vtrl § 7 annet ledd gir adgang til å treffe «*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.*»

Myndigheten for godkjenning av arbeidsvarslingsplan er nærmere regulert i skiltforskriften § 32, som i nr. 2 angir at «*For riks- og fylkesveg er regionvegkontoret skiltmyndighet for varslingen, og for kommunal veg er kommunen skiltmyndighet. For riks- og fylkesveg hvor kommunen har fått myndighet etter vegloven § 17 og § 18, er kommunen ansvarlig*

*skiltmyndighet etter denne forskrift.» Denne bestemmelsen er imidlertid ikke hjemlet i vtrl § 7, men i vtrl § 5, som i annet ledd angir at «Departementet gir regler om offentlige trafikkskilt, signaler og oppmerkinger, herunder om hvilke myndigheter som kan treffe vedtak om oppsetting og oppmerking. Myndighet til å treffe vedtak om oppsetting og oppmerking kan også delegeres til kommuner.»*

Normal for arbeidsvarsling er gitt i håndbok N301 «Arbeid på og ved veg – krav og retningslinjer til varsling og sikring» (heretter «N301»). I N301 detaljeres både krav til utføring av arbeid på veg, kompetansen som kreves for forskjellige aktiviteter i forbindelse med arbeid på veg og arbeidsvarsling, kontroll av arbeidsvarsling mv. Denne er hjemlet i skiltforskriften § 35.

### 3. Forslag til endringer i forskrift om bruk av kjøretøy

#### 3.1 Endringer i § 5–9 nr. 1

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5–9 nr. 1 lyder i dag:

*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.*

Som følge av at brufølgetjenesten ikke lenger skal utføres av Statens vegvesen, må denne teksten endres. Vegdirektoratet foreslår å erstatte dagens § 5–9 nr. 1 med følgende tekst: *Dispensasjon med tidsbegrensning utstedes for en bestemt vegrute og må vanligvis innhentes for hver tur. Ved særlig tunge transport kan det kreves at brupasseringer skjer på vilkår som angitt i § 5–16.*

Privatiseringen forutsetter en større endring enn kun å fjerne fra § 5–9 nr. 1 at transportøren skal kontakte Statens vegvesen eller politiet for å avtale brufølge. «På vilkår som angitt i § 5–16» vil erstatte dagens formulering om at bruene skal passeres «sentrisk og med hastighet ikke over 15 km/t». Denne formuleringen dekker ikke bare at brupasseringen skal skje på en bestemt måte, men også at det skal være med brufølger og at disse skal ha en gitt kompetanse m.m.

#### 3.2 Ny § 5–16 Nærmere krav ved følge av særlig tunge transport

Vegdirektoratet foreslår å tilføye forskrift om bruk av kjøretøy en ny § 5–16 som nærmere regulerer krav om og gjennomføring av brufølge.

##### **§ 5–16 Nærmere krav ved følge av særlig tunge transport**

1. I dispensasjon med tidsbegrensning for overskridelse av vektorer 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, kan det kreves at bruene passeres sakte, sentrisk eller på annen særskilt måte.
2. Når det i dispensasjonen stilles krav om at transporten skal passere bruer sakte, sentrisk eller på annen særskilt måte, skal følgende vilkår være oppfylt:

- a. Bruer skal passeres i henhold til instruksjoner gitt i bruliste vedlagt dispensasjonen
  - b. Ved passering av bruer som i bruliste har restriksjoner, skal transporten ha følge av person som oppfyller kravene i nr. 3 og med utstyr som oppfyller kravene i nr. 4.
3. Person som skal følge transport over bruer som i bruliste har restriksjoner, skal oppfylle følgende krav
  - a. Arbeidsvarslingskompetanse 1, 3 og 5
  - b. Førerrett i klasse CE
  - c. Skal kunne gjøre seg forstått på et språk som også forstås av de øvrige deltakerne i transporten.
4. Merking av kjøretøy, uniformering, krav til kommunikasjonsutstyr mv. fremgår av Håndbok N301 Arbeid på og ved veg og Håndbok R310 Trafikksikkerhetsutstyr.
5. Dersom det i dispensasjonen er stilt vilkår om at politiet skal ledsage transporten på grunn av lengde eller bredde, kan politiet følge transporten over bruer med restriksjoner i brulisten.

### 3.3 § 5–16 nr. 1 og 2 I hvilke tilfeller brufølge kan kreves og krav ved brufølge

Virkeområdet for § 5–16 er dispensasjoner med tidsbegrensning for vekt. For å presisere at bestemmelsen gjelder vekter ut over hva som tillates med dispensasjon uten tidsbegrensning, angis virkeområdet innledningsvis i § 5–16 nr. 1 som «I dispensasjon med tidsbegrensning for overskridelse av vekter 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».

Vegdirektoratet foreslår å erstatte dagens formulering om «hastighet ikke over 15 km/t» med «sakte» og presisere i N301/NA-rundskriv hva «sakte» betyr. Bæreevne for 12/100 er alltid beregnet ved kjøring i fartsgrensen på stedet. Dette betyr likevel ikke at det alltid vil være tilrådelig å gjennomføre en sentrisk passering i for eksempel 80 km/t. I den andre enden av skalaen er vilkår for transporter over 100 tonn, hvor «sakte» kan bety 5 km/t. Presisering av 15 km/t i forskriftsteksten er derfor misvisende, og kan bedre ivaretas i N301, samt at det bør fremgå av instruksjonene for passering av hver enkelt bru.

Vegdirektoratet foreslår å erstatte dagens vilkår om at transporten skal kjøre «sentrisk» med «sentrisk eller på annen særskilt måte». Transporten skal ofte ligge sentrisk, men det kan også forekomme at den skal ligge i høyre eller venstre felt. Ved særlig tunge transporter (typisk over 100 tonn) kan instruksjonene dessuten være mye mer spesifikke enn «sentrisk». «På annen særskilt måte» ivaretar dette. Ved passering av 4-felts bruer, hvor sentrisk passering kan skje uten møtende trafikk, kan det dessuten variere om transporten skal være alene på brua eller om det kreves en gitt avstand til andre kjøretøy foran og bak.

I § 5–6 nr. 2 vil det presiseres at når det i dispensasjonen stilles krav om at transporten skal passere bruer sakte, sentrisk eller på annen særskilt måte, skal følgende vilkår være oppfylt:

- a. Bruer skal passeres i henhold til instruksjoner gitt i bruliste vedlagt dispensasjonen



- b. Ved passering av bruer som i bruliste har restriksjoner, skal transporten ha følge av person som oppfyller kravene i nr. 3 og med utstyr som oppfyller kravene i nr. 4.

Betegnelsen «bruliste som vedlagt dispensasjonen» er valgt for å gjenspeile at det er den listen med bruer og restriksjoner som vedlegges *dispensasjonen* som er det rettslige grunnlaget for krav om brufølge og at bruene skal passeres på en gitt måte. Selv om det også vil være mulig å lese instruksjonene direkte i kartløsningen som omtales i punkt 6.1, vil systemet ikke vise bruer på kommunal veg og ikke inneholde restriksjoner for transporter over 100 tonn. Disse vil kun følge dispensasjonen.

Brulistene vil inneholde informasjon om hvilke bruer som passeres på den ruta det er gitt dispensasjon for, og om og i så fall hvilke restriksjoner som gjelder for hver av disse. Som følge av at brufølge defineres som en form for arbeid på veg, må det i tillegg til dispensasjonen foreligge en eller flere godkjente arbeidsvarslingsplaner for brupasseringene. Informasjon om hvordan trafikken skal stanses eller reguleres der transporten skal skje sakte, sentrisk, alene på brua, med avstand til annen trafikk, vil fremgå av *arbeidsvarslingsplanen*, og ikke være del av dispensasjonen som sådan.

Forskriften vil kun kreve at brufølget er med ved brupasseringer som må gjennomføres med restriksjoner. Dette omfatter selvsagt også den avstand før og etter passeringen som er nødvendig for å varsle de øvrige deltakerne i transporten om den kommende brua, gi instruksjoner for passeringen og eventuelt lede transporten tilbake i normal trafikk etter passeringen.

Vegdirektoratet er ikke sikre på hvor hensiktsmessig det vil være for transportør og brufølger å møte brufølger undervegs eller splitte opp følget mellom bruer. Dette forutsetter at det finnes fornuftige steder hvor brufølge kan møte transporten i tilstrekkelig tid før brupasseringen. I en del tilfeller vil det dessuten være behov for at brufølger går igjennom brupasseringer *på forhånd*, spesielt ved transporter over 100 tonn.

### **3.4 § 5–16 nr. 3 Krav til personer som skal utføre brufølge**

#### **3.4.1 Arbeidsvarslingskompetanse**

Vegdirektoratet foreslår å kreve at personer som skal utføre brufølge, skal ha arbeidsvarslingskompetanse 1 og 3 samt en ny prøve 5 for brufølge.

Disse kravene vil i utgangspunktet følge av N301, det vil ikke nødvendigvis alltid være fullt overlapp mellom de aktivitetene hvor N301 krever AV 1 og eventuelt 3, og hvordan brufølge utføres. For å unngå å skape uklarhet i hvilke kompetansekrav som gjelder, samt å sikre at de som utfører brufølge har den nødvendige kunnskapen, foreslår Vegdirektoratet å skrive direkte i § 5–16 at person som skal utføre brufølge, skal ha nærmere angitt arbeidsvarslingskompetanse.

I det pågående arbeidet med å legge om systemet for kompetanse i arbeidsvarsling, er det ikke endelig avklart hvilke betegnelser som vil benyttes, altså om det vil bli snakk om

«kompetanse», «roller» eller annet. For enkelhets skyld vil forslag til § 5–16 benytte ordet «kompetanse». Dersom det innen forskriftsbestemmelsen skal fastsettes blir besluttet at et annet uttrykk skal benyttes, vil § 5–16 justeres tilsvarende.

### **3.4.2 Førerrett i klasse CE**

Vegdirektoratet foreslår at de som skal utføre brufølge, må ha førerrett i klasse CE. Klasse B har de nødvendigvis allerede, for å i det hele tatt kunne kjøre følgebil og som krav gjennom Arbeidsvarsling 3.

Vegdirektoratet har undersøkt med regionene hvor stor andel av de som i dag utfører brufølge har førerrett i klasse C eller C1. Tilbakemeldingene viser at nesten alle av de som kjører fast, har klasse C eller C1. Vegdirektoratet mener derfor i utgangspunktet at det ikke er urimelig å kreve at private som skal utføre brufølge også har førerrett i klasse C. Krav om at personer som skal utføre brufølge skal ha førerrett for tunge kjøretøy reduserer omfanget av kompetansekrav som spesifikt må stilles for arbeidsvarsling 5 (brufølge). Tilbakemeldingene så langt fra de største kundene for brufølge (NLF, MEF og Kranutleiernes Landsforening) er at de stiller seg positive til krav om førerrett i klasse C for personer som skal utføre brufølge.

Kompetansen som følger med å ha gjennomført opplæring i og oppnådd førerrett i klasse C sikrer en viss grunnleggende forståelse av både hvordan tunge kjøretøy oppfører seg i praksis. Brufølger vil da bedre kunne instruere sjåføren som skal kjøre transporten over brua. Vegdirektoratet mener førerrett i klasse C er nødvendig blant annet fordi fører med førerrett i klasse C vil være bedre i stand til å lese trafikkbildet med tanke på store kjøretøy, enn førere som kun har førerrett i klasse B. Dermed vil de også tidligere kunne varsle spesialtransportens sjåfør om vanskelige punkter og kryss hvor annen kjøremåte må velges. Fører med C førerkort kan også bedre informere en ukjent sjåfør om «kjente» problemsteder de vil møte i oppsatt kjørerute på dispensasjonen.

Vegdirektoratet vil imidlertid foreslå krav om at personer som skal utføre brufølge, må ha førerrett i klasse CE (vogntog). Som brufølger, er man ansvarlig for å identifisere hvor bruene er, samt tilpasse hastigheten fra vanlig transporthastighet til hastighet som er påkrevd for den enkelte bru. Dette betyr at fører av følgebil, må ha kunnskap om hvilke muligheter og påvirkninger hastighetsendringer kan påvirke blant annet bremses på kjøretøyet som følges, slik at innbremsing inn mot bru etc, gjøres på skånsom måte, og som igjen gjør det mulig for føreren av spesialtransporten å få kjøre så rasjonelt som mulig.

Videre har førere med førerrett i klasse CE lært hvordan vogntoget er bygd opp og kan være med å finne løsninger hvis problemer oppstår. I tillegg vil førere med førerrett i klasse CE ha mulighet til å flytte vogntoget til sikker plass om et akutt medisinsk tilfelle oppstår.

Vegdirektoratet vil ikke kreve at person som skal utføre brufølge har yrkessjåførkompetanse.

Verken i Sverige eller i Danmark stilles det særskilte krav til kompetanse spesifikt for å kunne utføre brufølge. Kompetansekravet er knyttet til en mer generell adgang til å utføre

trafikkdirigering i forbindelse med store og eventuelt tunge spesialtransporter. I Sverige kreves klasse C, og i Danmark klasse CE.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på krav om førerett både i klasse C og CE.

### **3.4.3 § 5–16 nr. 3 bokstav c Språkkrav**

Både dansk og svensk regelverk har krav om at den som skal utføre trafikkdirigering kan gjøre seg forstått på henholdsvis svensk og dansk. I Norge har vi allerede tilsvarende krav i N301 ved at man ikke kan få trafikkdirigeringskompetanse, det vil si godkjent kurs i manuell trafikkdirigering, Arbeidsvarsling 3, med mindre man behersker norsk muntlig. Ettersom brufølge forutsetter kompetanse i arbeidsvarsling 3, vil krav om å beherske norsk muntlig også gjelde ved brufølge.

Dansk regelverk krever også at den som skal regulere trafikken i forbindelse med spesialtransporter, skal kunne gjøre seg forstått på et språk som snakkes av sjåføren. Svensk regelverk har etter hva Vegdirektoratet kjenner til ikke noe tilsvarende krav.

Vegdirektoratet mener vi også bør ha et slikt krav i norsk regelverk. Det kan dog diskuteres om det er et krav for å kunne oppnå brufølgekompetanse, eller om det heller er et vilkår for gjennomføringen av den enkelte transport. I dansk regelverk blir systemet at man, til tross for sertifisering, likevel ikke har adgang til å utføre trafikkdirigering i forbindelse med en transport dersom man ikke samtidig behersker et språk som sjåføren også snakker.

Et slikt krav vil være desto viktigere i norsk regelverk for brufølge da en brufølgers tilstedeværelse er meningsløs dersom instruksjonene han eller hun gir ikke blir forstått. Vegdirektoratet ser et ekstra behov for å presisere dette siden man i dag av og til opplever at kommunikasjonen går gjennom en tredjepart som tolker. Dette kan gi uheldige forsinkelser som skaper farlige situasjoner som i verste fall kan føre til ulykker.

Hva gjelder norsk regelverk, er det egentlig en forutsetning for at transporten skal kunne gjennomføres at sjåføren kan kommunisere med den fra SVV som gir instruksjonene. Om ikke annet vil manglende kommunikasjon kunne sies å utgjøre et brudd på det alminnelige aktsomhetskravet i vegtrafikkloven § 3. Manglende kommunikasjon / forståelse kan absolutt sies å skape fare for skade på både personer, kjøretøy og infrastruktur. I dag stilles det også fast vilkår om at dersom de involverte ikke snakker norsk, skal all kommunikasjon mellom brufølger og transportør («hauhier») skje på engelsk.

Til forskjell fra dansk regelverk mener Vegdirektoratet at den som skal utføre brufølge også må kunne kommunisere på et språk som beherskes av førere av eventuelle ledsagerbiler, det vil si bil som er med for å varsle om transportens lengde og/eller bredde. Dette fordi disse gjerne også skal plassere seg på en bestemt måte ved brupasseringer og delta i stenging av bruer under brufølgers ledelse.

Vegdirektoratet vil for øvrig understreke at språkkravet selvsagt ikke betyr at en brufølger må beherske ethvert språk sjåfører og førere av ledsagerbiler potensielt kommuniserer på.

Kravet innebærer at brufølger må stille som krav for å påta seg et oppdrag at de øvrige deltakerne i transporten snakker et språk han eller hun behersker, *for eksempel* engelsk, tysk eller polsk.

Vegdirektoratet ber om høringsinstansenes syn på både det foreslåtte kravet om at brufølger skal snakke et språk som beherskes av de øvrige involverte i transporten, og et krav om at kommunikasjonen, dersom den ikke skjer på norsk/svensk/dansk, skal foregå på engelsk.

Vegdirektoratet foreslår ikke å stille krav i forskriften om at brufølger skal beherske norsk skriftlig. Vi bemerker likevel at kravet om godkjent arbeidsvarslingsplan (se punkt 8) innebærer at brufølger i praksis kan risikere å måtte beherske norsk, eventuelt svensk eller dansk skriftlig, ettersom at planene i utgangspunktet må leveres på norsk og at spesielle vilkår i vedtaket settes inn på norsk. Det vurderes også om den kommende nye forskriften om arbeid på veg vil stille språkkrav, som i så fall også kan få betydning i forbindelse med brufølge.

### **3.5 § 5–3 nr. 4 Merking, utstyr etc.**

Nærmere beskrivelse av krav med hensyn til kjøretøy, merking av kjøretøy, uniformering og utstyr vil bli gitt i Håndbok N301 og eventuelt R310. § 5–16 nr. 4 vil derfor vise til disse håndbøkene.

Selv om kravene i håndbøkene vil gjelde også uten henvisning i § 5–16, mener Vegdirektoratet en slik henvisning er fornuftig både av pedagogiske hensyn og fordi det sikrer at kravene også kan kontrolleres ved kontroll langs veg på lik linje med de tilsvarende kravene til ledsagerbiler o.l. ved lange og brede transportere i § 5–11.

De nærmere kravene som vil gjelde særskilt for brufølge omtales i punkt 5.

### **3.6 Politiets mulighet til å utføre brufølge**

Ved endring av ordlyden i § 5–9 nr. 1 vil det i utgangspunktet ikke lenger være anledning til å avtale brufølge med politiet. I dispensasjonene stilles det alltid spesifikt vilkår om at transportøren skal kontakte *Statens vegvesen* for å avtale brufølge. Etter avtale kan det likevel forekomme at politiet håndterer en del sentrisk passering av bruer. Dette gjelder ofte tunge trafoer over korte strekninger, hvor instruksjonene for brupasseringene er enkle å formidle, samt ved enkelte vindmølleprosjekter. I 2018 vil det dreie seg om ca. 600 transportere, i all hovedsak i forbindelse med vindmølleprosjekter. Felles for alle tilfeller er at politiet er med som følge av vilkår i dispensasjonen på grunn av transportens *dimensjoner*.

Vegdirektoratet foreslår derfor å opprettholde politiets mulighet til å utføre brufølge. Adgangen foreslås flyttet til § 5–16 og gjort avhengig av at politiet er med på grunn av transportens dimensjoner. Transportøren vil da ha mulighet til å avtale med politiet at de også skal utføre brufølge i tillegg til funksjonen de har ved lange og brede transportere. Politiet vil på sin side selv kunne avgjøre om de i så fall ønsker å påta seg denne oppgaven.

Videre må politiet, sett hen til de langt mer omfattende kompetansekravene som nå stilles, vurdere om de anser at de har den tilstrekkelige kompetanse til å ivareta alle funksjonene

som privat brufølge har ved brupasseringer. Politiet har allerede myndighet til å regulere trafikken i forbindelse med brupasseringer jf. vegtrafikkloven § 9. Politiet må imidlertid forsikre seg om at vedkommende tjenestemann har den nødvendige kompetansen til å lese brulister og instruere deltakerne i transporten på lik linje med sertifisert privat brufølge.

I dag er det fast praksis at dispensasjoner inneholder vilkår om politiledsagelse når transportens lengde overstiger 30,00 m, eller bredden 4,00 m (3,50 m i Region vest). Politiets adgang til å følge transporten på grunn av dennes lengde og/eller bredde er et vilkår i dispensasjonen som ikke berøres av endringen i § 5–9.

I de tilfeller hvor politiet er med på grunn av transportens dimensjoner, men *ikke* skal ivareta brufølgefunksjonen, oppstår det spørsmål om ansvar og roller i forbindelse med brupasseringer. Politiets trafikkreguleringsmyndighet og instruksjonsmyndighet gjennom vtrl § 9 går som hovedregel foran det som måtte følge av vtrl § 7 og eventuelle arbeidsvarslingsplaner. Dersom politiet ønsker å stå for trafikkdirigering ved brupasseringer, blir brufølgers rolle først og fremst å instruere transporten. For øvrig antar vi at utfordringen i praksis kan løses ved at politiet og brufølger avklarer seg imellom hvordan brupasseringene skal håndteres før transporten starter.

### 3.7 Plikter ved brufølge

#### 3.7.1 Brufølgers plikter

Svensk regelverk beskriver i detalj hvilke plikter en vägtransportledare har før og under et eskorteoppdrag. Transportstyrelsens forskrifter og allmenne råd om vegtransportledere (TSFS 2010:139)<sup>1</sup> §§ 2 til 4 krever blant annet at en vegtransportleder skal planlegge hvordan eskorteoppdraget skal gjennomføres, og at planleggingen bør være klar i god tid innen transporten skal starte. Videre skal vegtransportlederen i god tid før oppdragene levere skriftlig informasjon om transporten til politidistriktene som berøres av transporten. Før et eskorteoppdrag plikter vegtransportlederen også å kontrollere at det som er bestemt med hensyn til kjøretøyets eller vogntogets lengde, bredde eller vekt samt øvrige vilkår, som for eksempel begrensninger i tidspunkt, angitt kjørerute og merking, er oppfylt.

Vegdirektoratet foreslår i denne høringen ikke å ta inn tilsvarende bestemmelser i forskrift om bruk av kjøretøy § 5–16, men vurderer om lignende krav skal gis i Håndbok N301. Vi bemerker imidlertid at uavhengig av hva som eventuelt presiseres i forskriften, plikter brufølger å på forhånd sette seg godt inn i transportens vekter, dimensjoner og andre relevante egenskaper, hvilke deler av ruta som krever brufølge, hvilke bruer på ruta som har restriksjoner, hvilke restriksjoner som gjelder og hvordan annen trafikk skal reguleres i forbindelse med disse passeringene. I den grad det er nødvendig for å sikre en trygg gjennomføring av transporten, må brufølger også gå igjennom aktuelle deler av ruta på forhånd med de øvrige deltakerne i transporten. Vegdirektoratet anser det ikke som nødvendig å presisere i forskriften at disse kravene gjelder, men dersom høringsinstansene mener kravene bør forskriftsfestes ber vi om deres tilbakemelding på dette.

---

<sup>1</sup> [https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202010\\_139k.pdf](https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202010_139k.pdf)

Når det gjelder en eventuell plikt for brufølger til å påse at transportens vektor og dimensjoner mv. samsvarer med dispensasjonen, at vilkår med hensyn til merking, mv. i forskrift om bruk av kjøretøy og dispensasjonen er oppfylt og lignende, vil Vegdirektoratet bemerke at brufølger som utgangspunkt ikke har noen kontrollmyndighet ved brufølge og ikke kan nedlegge for eksempel et bruksforbud for transporten. Spørsmålet blir heller hvorvidt brufølger vil være pliktig til å nekte å gjennomføre brufølget dersom ikke alle relevante vilkår i dispensasjonen og forskrift om bruk av kjøretøy er oppfylt. Ettersom brufølger ikke kan vite hva transporten veier med mindre dispensasjonen presiserer at transporten skal kjøre innom en kontrollplass eller vekt, og transportens lengde og bredde i liten grad påvirker brupasseringer med mindre transporten er så stor at politiet uansett skal være med, er det ikke hensiktsmessig å pålegge brufølger noen plikt til å nekte å gjennomføre transporten uten å først ha forsikret seg om at disse vilkårene i dispensasjonen er oppfylt. Ansvaret for å påse at disse vilkårene er oppfylt påligger dessuten allerede transportøren, mens sjåføren er pliktig til å påse at lastsikringen er korrekt.

I de tilfeller hvor transporten *åpenbart* ikke oppfyller kravene i dispensasjonen, må brufølger i så fall kontakte politiet eller Statens vegvesen som har myndighet til å kreve at forholdet rettes og eventuelt ilegge aktuelle sanksjoner.

Ett vilkår må brufølger likevel påse at er oppfylt. Dersom transporten ikke har det antallet ledsagerbiler dispensasjonen krever, kan ikke brufølget gjennomføres, fordi ledsagerbilen også skal delta i stans av trafikk over bruene. Uten den eller de nødvendige ledsagerbilene vil det ikke være mulig å gjennomføre brupasseringene i henhold til instruksjonene hvis ledsagerbil(er) ikke er med. I så fall neglisjerer brufølger sine egne plikter dersom vedkommende likevel velger å gjennomføre brupasseringer med restriksjoner.

### **3.7.2 Sjåførens plikter ved brufølge**

Dispensasjonene vil ha to vilkår; at transporten 1) skal ha brufølge og 2) skal passere bruene på måten som beskrives i brulistene. Plikten i nr. 2) påligger *sjåføren*, som skal kjøre transporten over brua. Brufølger har som plikt å gi informasjonen til sjåføren, mens sjåføren er pliktig til å passere brua slik brufølger informerer om. Hvis ikke, skjer ikke transporten i henhold til vilkårene i dispensasjonen. Videre har brufølger trafikkdirigeringsmyndighet gjennom arbeidsvarslingsvedtaket, slik at sjåføren jf. trafikkreglene § 3 nr. 2 annet ledd er pliktig til å følge instruksjonene han gir når disse ikke gjelder brupasseringen og belastningen på brua som sådan. Vegdirektoratet anser derfor ikke at det er behov for å regulere i forskrift om bruk av kjøretøy § 5–16 hvilke plikter transportens sjåfør har ved brufølge.

### **3.7.3 Plikter for fører av ledsagerbil ved brufølge**

Vanligvis deltar ledsagerbil som er med på grunn av transportens lengde eller bredde også i stenging av bruene. Når en bru skal stenges, må den stenges i begge ender. Ofte er transporten også så lang eller bred at forskrift om bruk av kjøretøy § 5–11 og dispensasjonen krever minst én ledsagerbil. Da benyttes denne til hjelp til å stenge for trafikken på den andre siden. Fører av ledsagerbil er pliktig til å følge de instruksjonene han eller hun får av brufølger. Ettersom brufølger gjennom arbeidsvarslingsvedtaket har

trafikkdirigeringsmyndighet. Jf. trafikkreglene § 3 nr. 2 må fører av ledsagerbil da følge de instruksjoner som gis av brufølger.

### **3.8 Tilknytning mellom transportør og brufølger**

Vegdirektoratet har vurdert hvorvidt vi bør gi regler som begrenser hvilke personer eller firmaer som kan utføre brufølge for hvilke transportører.

Det som taler for å ha et krav om at brufølger ikke skal ha tilknytning til transportør, er å unngå at brufølger har et økonomisk motiv for å unnlate å utføre oppdraget i henhold til instruksjonene i brulisten og arbeidsvarslingsplaner. Dersom brufølger er ansatt hos transportør, kan det forekomme at transportøren presser brufølger til å ikke utføre tjenesten i henhold til instruksjonene.

Vegdirektoratet har likevel konkludert med at vi ikke skal foreslå et forbud mot at brufølger kan ha tilknytning til transportør. For det første forutsetter et slikt forbud et klarere hjemmels grunnlag enn hva vegtrafikkloven §§ 7 og 13 inneholder i dag. Videre er brufølgers formål først og fremst å ha tilstrekkelig kunnskap om hvordan brupasseringer og trafikkregulering skal foregå, å formidle denne informasjonen til transportens øvrige deltakere og å instruere de øvrige deltakerne i hvordan de skal kjøre for å minimere belastningen på brumateriell og forhindre farlige situasjoner. Brufølger har altså ikke den samme kontrollfunksjonen som Statens vegvesens brufølge har i dag. Dermed er det heller ikke like problematisk med en tilknytning mellom brufølger og transportør.

Vegdirektoratet vil imidlertid ikke utelukke at vi på et senere tidspunkt kan komme til å gi regler om tilknytning mellom transportør og brufølger, hvis vi ser at mangel på en slik regel fører til at brufølge utføres på en uforsvarlig måte.

## **4. Kompetansekrav m.m.**

### **4.1 Generelt om arbeidsvarslingskompetanse**

Det er i dag kun kursholdere godkjent av Vegdirektoratet oppført i kursportalen som kan tilby gyldig opplæring. Det tas sikte på en mer fleksibel ordning for opplæring. Statens vegvesen ønsker kun å stille krav til kompetanse avhengig av type målgruppe. Deretter vil det kreves at denne dokumenteres gjennom en test hos Statens vegvesen.

Vi forventer at opplæringen stor sett foregår som i dag, men det er til syvende og sist bransjen selv som tilrettelegger for hvordan opplæring skal foregå. Hovedformålet er å tilegne seg kompetanse og deretter dokumentere dette.

Statens vegvesen jobber nå med nye bestemmelser og testing av den nye ordningen. Inntil annet foreligger gjelder kravene i N301 for arbeidsvarsling kurs 1 og 3.

### **4.2 Krav om arbeidsvarslingskompetanse – arbeidsvarsling 1 og 3**

Brufølge, både slik det utføres av Statens vegvesen i dag og i fremtiden skal utføres av private, er en form for arbeid på veg / arbeidsvarsling. Vegarbeid er definert i N301 som



«Alle former for arbeid som foregår i vegen eller sikkerhetssone, og som medfører faremomenter som tilsier varsling og/eller sikring».

Siden det når en bru skal passeres sakte/sentrisk/alene eller med avstand, er behov for varsling og i noen tilfeller sikring, vil brufølge falle inn under definisjonen av arbeid på veg. Ansatte hos Statens vegvesen som i dag utfører brufølge, skal alle ha gjennomført arbeidsvarsling kurs 1 og 3.

Dette medfører i seg selv at de krav N301 stiller for å kunne utføre forskjellige aktiviteter i forbindelse med arbeid på veg, også vil gjelde ved brufølge.

Vegdirektoratet har kommet til at det vil være nødvendig med arbeidsvarslingskompetanse 1 (arbeid på veg) og 3 (manuell trafikkdirigering) for å kunne utføre brufølge, selv om ikke alle aspekter av brufølge samsvarer med de situasjonene hvor N301 stiller krav om slik kompetanse. Vi mener slik kompetanse er nødvendig for å sikre trygg gjennomføring av tjenesten, da det gjør den som skal utføre brufølge bedre i stand til å lese trafikkbildet i forbindelse med stans og annen regulering av trafikken. Vi mener også det er mer praktisk å benytte de modulene som allerede finnes innenfor arbeidsvarslingssystemet enn å bygge opp et omfattende separat kurs eller prøve kun for brufølge, når disse delvis dekkes av arbeidsvarsling 1 og 3. I tillegg risikerer vi å miste deler av arbeidsvarsling 1 og 3 som vil være relevante i forbindelse med brufølge.

Dagens kurs i arbeidsvarsling 1 skal i henhold til N301 vedlegg 2 være på 6 timer. Kurs i arbeidsvarsling 3 skal være på 3 timer pluss praktisk øvelse på 20 minutter per deltaker, som gir en kursdag på ca. 6 timer. Prisen på hvert av kursene ligger mellom ca. 2000 og 2700 kr.

Nye prøver i arbeidsvarslingskompetanse 1 og 3 vil ta ca. en time hver og koste ca. 700 kr per prøve. Vegdirektoratet antar at det også etter overgang til krav om prøve vil være vanlig å gjennomføre kurs før prøve. Vegdirektoratet har ikke grunnlag for å anslå hva slikt kurs vil koste, men antar at nok minimum vil bli den samme som i dag.

#### **4.3 Ny arbeidsvarslingsmodul for brufølge – «Arbeidsvarsling 5»**

Den særskilte kompetansekravene for brufølge vil blant annet omfatte kjennskap forståelse av instruksjoner i brulister og gjennomføring av brupasseringer, instruksjon av og kommunikasjon med de øvrige deltakerne i transporten, vurderinger knyttet til stans / regulering av trafikk i forbindelse med brupasseringer og gjennomføring av dette, samt kjennskap til relevant regelverk, krav knyttet til kjøretøy og utstyr og innholdet i dispensasjoner for vekt.

Vegdirektoratet vil ikke utarbeide læremateriell, men alle disse forholdene vil omtales i nytt tillegg til N301. Dette kan eventuelt tjene som utgangspunkt dersom andre aktører ønsker å utarbeide opplæringsmaterieell eller tilby kurs.



Vegdirektoratet ser for seg at en prøve for å oppnå kompetanse i arbeidsvarsling 5 vil ta 45 til 60 minutter. Prisen for å avlegge slik prøve er ikke endelig avklart, men antas å bli i størrelsesordenen 600 til 700 kroner.

Statens vegvesens personell gjennomgår i dag både kurs i arbeidsvarsling 1 og 3 og praktisk, intern opplæring i hvordan brufølge skal utføres i sitt område. Forslag til kompetansekrav for private som skal utføre brufølge stiller ikke krav til praktisk opplæring eller demonstrasjon av praktiske ferdigheter. Vegdirektoratet vil likevel anbefale på det sterkeste at personer som skal utføre brufølge gjennomfører praktiske øvelser for å være sikker på at de har de nødvendige ferdighetene.

Arbeidsvarslingsvedtakene vil beskrive hvordan trafikken skal stanses eller reguleres på forskjellige typer veier og under forskjellige typer forhold. Dette vil i noen grad avhjelpe at private brufølgere ikke er pålagt å operere i dedikerte geografiske områder. Vegdirektoratet understreker også at brufølgers plikt til å gjøre seg kjent ruta og bruene som har restriksjoner (se punkt 3.7.1) også vil innebære å gjøre seg kjent med forholdene på stedet som påvirker hvordan trafikken bør stanses eller reguleres.

Selv om det ved oppstart ikke vil bli satt krav om praktisk opplæring i brufølge, ber Vegdirektoratet om instansenes syn et slikt krav.

#### **4.4 Kompetansebevis og kompetanseregister**

Vegdirektoratet legger opp til en løsning hvor den som ønsker å avlegge prøve i arbeidsvarsling 1, 3 og 5 kan melde seg opp til prøve via Kompetanseregisteret.

Kompetanseregisteret utveksler den registrertes data med Teosys slik at kandidaten senere bare kan møte opp på trafikkstasjonen for å avlegge prøven. Etter avlagt prøve vil resultatet overføres fra Teosys til Kompetanseregisteret, og kompetansebevis produseres og sendes til kandidatens registrerte adresse under forutsetning av bestått prøve.

Gebyret for å få utstedt kompetansebevis antas å ligge på om lag kr. 123 / kort eks. mva. når disse sendes til en foretaksadresse, eller kr. 160 / kort eks. mva. når kort sendes direkte til sluttbruker.

#### **4.5 Forholdet til førere av ledsagerbiler (lang/bred transport)**

§ 5–11 krever at transporten skal ha minst én ledsagerbil dersom lengden eller bredden overstiger gitte mål. Formålet med ledsagerbil(e) er å varsle andre trafikanter om at de ligger bak eller vil møte en svært lang eller bred transport, og at de må tilpasse sin adferd til dette.

Gjeldende norsk regelverk stiller som beskrevet i punkt 4.5 ingen krav til fører av ledsagerbil ut over at han eller hun må ha førerett for ledsagerbil (B eller C1 avhengig av tillatt totalvekt). Dermed har ledsager normalt verken kompetanse i trafikkdirigering eller særlig kjennskap til tunge kjøretøyers egenskaper. Vegdirektoratet er riktignok kjent med at en del profesjonelle ledsagerfirmaer krever kurs i arbeidsvarsling og/eller gir intern opplæring i

trafikkdirigering og spesialtransporters egenskaper. Dette gjelder likevel langt fra alle som ledsager spesialtransporter.

I denne høringen foreslås det kun å stille krav til personer som skal utføre brufølge, ikke til førere av ledsagerbiler jf. forskrift om bruk av kjøretøy § 5-11. Selv om en del av argumentene for å stille krav til personer som skal utføre brufølge også gjør seg gjeldende for de som kjører vanlig ledsagerbil, vil Vegdirektoratet i første omgang begrense de foreslåtte reglene til kun å omfatte brufølge. På sikt kan det tenkes at vi også vil foreslå krav til personer som kjører ledsagerbil.

## 5. Utstyr og merking

### 5.1 Generelt om utstyr og merking

§ 5-16 vil kreve utstyr mv. som angitt i Håndbok N301 og R310. De konkrete kravene til bekledning, utstyr og kjøretøy vil altså ikke stå i forskrift om bruk av kjøretøy, men i disse håndbøkene. Dette er for det første naturlig når brufølge anses som en form for arbeid på veg. For det andre unngår vi på denne måten at bestemmelsene om brufølge blir svært lang og uoversiktlig. Kravene som beskrives i det følgende vil likevel gjelde som forskriftskrav ettersom § 5-16 vil kreve at de er oppfylt.

Ettersom kravene vil fremgå av håndbøkene, er de egentlig ikke gjenstand for høring i forvaltningslovens forstand. Vi ønsker likevel høringsinstansenes kommentarer til kravene som beskrives i det følgende.

### 5.1 Utstyr og bekledning

I utgangspunktet vil brufølge kreve verneklær i henhold til N301 og R310. Kravet i N301 pkt. 3.7.1 er at *«Alle arbeidstakere som arbeider på offentlig veg som er åpen for alminnelig ferdsel, skal benytte CE-godkjente verneklær. Dette gjelder også for kortvarige opphold i forbindelse med befaringer o.l. Verneklærne skal alene eller til sammen oppfylle kravene i verneklasse 3 – refleksklasse 2, jf NS-EN 471 «Meget godt synbart vernetøy». Til manuell trafikkdirigering skal det benyttes en særskilt jakke, jf Håndbok R310 del 4.»*

Det gjenstår imidlertid å avklare hvorvidt det ved brufølge er behov for trafikkdirigeringsjakke da behovet for slik jakke igjen henger sammen med hvordan stans og annen regulering av trafikk skal foregå. Vegdirektoratet vil komme nærmere tilbake til dette punktet på et senere tidspunkt.

Krav om å benytte stoppspak og krav til stoppspak er i dag og vil fortsatt være regulert i N301 og R310.

Kompetansebeviset skal medbringes og bæres synlig under utførelse av tjenesten.

## 5.2 Kjøretøy

### 5.2.1 Type og størrelse

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5-11 nr. 4 bokstav b krever at ledsagerbil, altså bil som skal være med for å varsle om transportens lengde eller bredde, skal være «bil med tillatt totalvekt ikke over 4 500 kg». Ledebil, altså bil som skal lede kolonner i forbindelse med vegarbeid, skal i henhold til N301 pkt. 3.5.3 være bil med «vekt ... ikke over 3,5 tonn (førerkort klasse B)».

Vegdirektoratet ser det som naturlig å likestille bil for brufølge med ledsagerbil i forskrift om bruk av kjøretøy, ikke minst fordi det i dag ofte tillates at brufølge fra Statens vegvesen erstatter en av ledsagerbilene når dispensasjonen krever to slike biler.

Statens vegvesens brufølgetjeneste benytter i dag stor varebil (Mercedes Vito eller lignende). Slik bil benyttes fordi bilens høyde gir god synlighet og sikrer sjåføren et godt overblikk. Vegdirektoratet finner imidlertid ikke grunn til å detaljstyre størrelsen på bilene som benyttes. Vi nøyer oss derfor med å stille krav tilsvarende som for ledsagerbil.

### 5.2.2 Reklame, profilering og «sebrastriper»

Ledebil, det vil si bil som leder kolonner, skal i henhold til N301 pkt. 3.5.3 ikke ha reklame, men kan ha firmalogo foran og på sidene men ikke bak. Brufølgebil, slik den anvendes i dag, bruker fronten til å varsle trafikk i motgående felt, og bør derfor verken ha logo foran eller bak. Vegdirektoratet foreslår derfor at bil som benyttes til brufølge, ikke skal ha reklame, og kun ha logo på sidene.

De fleste av bilene som benyttes av Statens vegvesens brufølgetjeneste, har såkalte «sebrastriper» foran og bak.



Merkingen tilsvarer egentlig skilt 906VH, som angir at «Skråstripene peker ned mot den side markeringen kan passeres på». Det har derfor vært diskutert om merkingen er misvisende og at bilene heller burde vært merket med vertikale striper som på skilt 908 Hindermarkering.

Utfordringen ved å kreve slik merking er at det da ikke er gitt at bilene kan benyttes til annen form for arbeidsvarsling. I tillegg kan det hende at bilene faktisk ikke tillates kjørt annet enn i forbindelse med brufølgeoppdrag, siden slik merking på bil i dag krever dispensasjon fra kjøretøysforskriften. I begge tilfeller vil gi en betydelig merkostnad for bransjen.

Alternativet er imidlertid enten skilter som påmonteres før transporten og tas av når oppdraget er gjennomført, eller å montere på skiltene før hver brupassering med restriksjoner og ta dem av når passeringen er gjennomført. Det første kan være problematisk fordi skilter fort vil komme i konflikt med regelverket om frontale beskyttelsessystemer, mens det andre kan innebære en betydelig risiko for brufølger.

Vegdirektoratet anser derfor ikke midlertidig merking av bilene som et hensiktsmessig alternativ. Dersom høringsinstansene kjenner til midlertidige løsninger som kan benyttes enten uten å komme i konflikt med regelverket om frontale beskyttelsessystemer og uten at sjåføren må gå ut av bilen for å montere dem, ber vi om deres tilbakemeldinger på dette.

Vegdirektoratet anser merking på bilene som nødvendig fordi alternativene vil være betydelig mer arbeidskrevende. I ytterste konsekvens kan det bli nødvendig å på forhånd skilte ned hastigheten ved bruene som skal passeres. Vi er imidlertid åpne for høringsinstansenes syn på hva de anser som mest hensiktsmessig, altså potensielle restriksjoner for bruken av bilene eller mer omstendelige tiltak i forbindelse med brufølgeoppdragene.

### **5.2.3 Skilt på bilen**

Statens vegvesens brufølgetjeneste benytter i dag i hovedsak variable LED-skilter som varsler om «BRED LAST» ved vanlig kjøring, og endres til «BRUPASSERING TUNG LAST» når man nærmer seg brua slik at trafikantene kan tilpasse seg. Vegdirektoratet mener det samme må kreves når private skal utføre brufølge. Skiltene må nødvendigvis være variable ettersom det ikke er ønskelig at sjåføren går ut av bilen for å bytte skilter underveis i transporten.

Bil for brufølge *kan* benytte «TUNG LAST» ved vanlig kjøring, men ettersom bil for brufølge vanligvis kan erstatte en av to ledsagerbiler, vil dispensasjonen normalt kreve skilt med «BRED LAST» frem til brupassering.

Kravene i forskrift om bruk av kjøretøy § 3–4 nr. 6 for digitale skilt på ledsagerbil for varsling av lang, bred eller tung last vil gjelde tilsvarende for bil som benyttes til brufølge. Bestemmelsen krever at

#### **6. Merking av lang, bred og tung transport**

##### **a. ...**

*Det tillates også tekst bestående av lysdioder (digitale skilt) eller annen form for lysende skilt. Teksten skal være godt synlig under alle lysforhold og skal ikke virke blendende i mørket. Skiltene skal være godt synlige både forfra og bakfra. Lysende skilt*

*foran på transporterende kjøretøy skal være plassert slik at det gir god synlighet og ikke kommer i konflikt med kjøretøyets øvrige lys, og skal ikke dekke utsyn fra førerplass.*

*b. Teksten utføres med store sorte eller lysende bokstaver, utforming etter trafikkalfabetet, med minimum bokstavhøyde 105 mm. De lysende bokstavene skal være hvite eller gule og skal ikke ha samme farge som bunnfargen på skiltet.*

*Skiltet utformes med teksten på en eller to linjer med minimumsavstander fra tekst til skiltkant eller skiltbord etter normalbestemmelsene i trafikkalfabetet. Det må ikke være annen tekst på skiltet.*

...

*c. Varselskiltet må tildekkes eller fjernes når kjøretøyet ikke er i bruk til ledsaging eller til lange, brede eller tunge transportere. For skilt med lysende tekst er det tilstrekkelig at teksten fjernes. Det er ikke tillatt med andre lys eller annen tekst i disse skiltene. I førerhytten skal det på godt synlig plass, være en egen bryter som lyser når skilt med lysende bokstaver er i bruk.*

#### **5.2.4 Blinkende gule lys**

Biler som benyttes til brufølge skal ha blinkende gult lys som er synlig fra alle sider.

N301 pkt. 3.5.3 krever at ledebil i tillegg til skilt «Følg meg» skal være utstyrt med gult blinkende lys som skal være synlig fra alle sider. Forskrift om bruk av kjøretøy § 5–11 nr. 1 bokstav d krever at «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». Dersom transporten har slik lengde eller bredde at det utløser krav om ledsagelse, skal også ledsagerbiler ha slike lys. Et tilsvarende krav finnes også i trafikkreglene § 14 nr. 3 om 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», som i seg selv pålegger å ha gulblink uavhengig av hva som følger av N301 eller for den saks skyld forskrift om bruk av kjøretøy.

#### **5.2.5 Radioutstyr / kommunikasjonsutstyr**

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5–11 nr. 4 bokstav c pålegger transportøren å «holde sambandsutstyr egnet for formålet for alle kjøretøy som deltar i transporten». I § 5–12 bokstav e kreves «internt radiosamband» når flere lange eller brede transportere kjører i kolonne.

Statens vegvesen bruker i dag VHF. Vegdirektoratet ser imidlertid ingen grunn til å pålegge brufølge å benytte akkurat denne typen radioutstyr. Det sentrale er at alle aktører i transporten kan kommunisere med hverandre. Vi foreslår derfor å stille det samme kravet som ved kolonnekjøring med flere lange eller brede transportere, altså at *alle* kjøretøy som inngår i transporten, det vil si både brufølger, selve spesialtransporten og ledsagerbilen(e), skal ha «internt radiosamband».

#### **5.2.6 Øvrig utstyr som skal medbringes i bilen**

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5–11 nr. 4 bokstav d krever at en del utstyr er med i ledsagerbil. Dette omfatter førstehjelpsutstyr, brannslukningsapparat og lykt, i tillegg til stoppspak og vernevest. Stoppspak vil uansett være et krav i henhold til N301 fordi brufølge

skal drive trafikkdirigering. Vernevest er også overflødig fordi N301 (eller R310, sjekk!) krever vernetøy som gir langt bedre synlighet. Brannslukningsapparat, førstehjelpsutstyr og lykt bør imidlertid også være med i bil for brufølge.

### 5.2.7 Annet nordisk regelverk

I Sverige og Danmark er bilenes utseende regulert i større detalj, blant annet ved at det kreves reflekser både foran og bak på kjøretøyene.

Svensk regelverk<sup>2</sup> krever at kjøretøyet under såkalte «eskorteoppdrag» skal være merket foran og bak med refleksmerking med «*røde fluoriserende og hvite reflekterende felt*» som heller 45 grader mot horisontalplanet. I tillegg kreves merking bak på kjøretøyene, at kjøretøyene skal være gule, ha blinkede gule lys, ha tekst «vegtransportledare» på siden og på taket og at bilen skal være minst 250 cm lang og 170 cm høy.

Dansk regelverk<sup>3</sup> krever at ledsagerbiler foran og bak skal ha skråstilte røde og hvite eller gule reflekterende striper. Bilen skal i tillegg ha skilt bak som angir «annen fare» (tilsv. norsk skilt 156), og dersom transporten ledsages av personer med trafikkdirigeringskompetanse, skilt forbikjøring forbudt/forbikjøring forbudt for tunge kjøretøy, skilt med tekst SÆRTRANSPORT (eller annen tilsvarende tekst), gule, blinkende lykter, og skal være gul eller guloransje.

*European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports*<sup>4</sup> anbefaler merking foran på kjøretøyet, nærmere spesifisert som med diagonale striper i mellom 45 og 60 grader i rødt, helst reflekterende, og hvite, reflekterende. I tillegg bør bilen være gul, ha stripete refleksmerking bak og på sidene, ha roterende gule lys og lysskinne.

## 6. Informasjon om bruer og instruksjoner for brupasseringer

### 6.1 Nytt datasystem – kartbasert rutesøk med informasjon om bruer

I dag får Statens vegvesens brufølge informasjon om hvilke bruer som har restriksjoner og hvordan disse skal passeres fra bruforvaltningssystemet Brutus. Med noen få unntak, har eksterne aktører ikke tilgang til Brutus. Det er heller ikke ønskelig å åpne for at alle private som skal utføre brufølge skal hente informasjonen sin direkte fra Brutus. I skrivende stund lager Vegdirektoratet derfor en ny løsning som vil gjøre det mulig å se hvilke bruer som skal passeres i løpet av transporten, hvilke av disse som har restriksjoner og hvordan bruer med restriksjoner skal passeres.

I første utgave av løsningen skal transportører og saksbehandlere kunne søke etter mulige ruter mellom avreisested og ankomststed og eventuelle valgte via-punkter. Rutene vil vises i kartløsningen i tillegg til at de vil presenteres som en tekstlig rutebeskrivelse. I begge tilfeller vil nødvendig bruinformasjon fra Brutus beskrive bruene langs rutene. Bruinformasjonen som vises er bruas navn og lengde, antall felt over brua, hvilken vei brua

---

<sup>2</sup> Se [Trafikstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om vägtransportledare](#) Kapittel 5 Vägtransportledares fordon § 8

<sup>3</sup> Se [særtransportforskriften](#), som gjelder all spesialtransport, Bilag 3 Ledsagerbil

<sup>4</sup> [European Best Practice Guidelines for Abnormal Road Transports](#) punkt 7.3

ligger på, GPS posisjonen til brua, restriksjoner i form av plassering på brua og avstand mellom kjøretøy, bruksklasse og veggruppe samt eventuelle høydebegrensninger.

Kartløsningen vil kunne generere et pdf-dokument med rutebeskrivelse som vedlegges dispensasjonssøknaden i Vegsak.

Ettersom brulistene inneholder GPS-posisjonen til bruene, i hvert fall på riks- og fylkesveg, kan de legges manuelt inn på GPS. En naturlig utvidelse av datasystemet vil være å utvikle en app som brufølgerne kan hente inn godkjent kjørerute i. Da vil de få opp informasjon om bruene fortløpende langs ruten de skal kjøre. En annen mulighet er å lagre på server en liste med brunavn, GPS posisjoner mm på alle bruene langs ruten som godkjennes i dispensasjonen og kan lastes ned av brufølger. Vegdirektoratet vurderer å lage en løsning for dette, men den vil ikke være klar ved oppstart av privatiseringen.

## 6.2 Bruer på kommunal veg

Bruer på kommunale veger vil ikke inngå i løsningen. Informasjon om hvilke bruer som har restriksjoner og hvilke restriksjoner som i så fall gjelder, må innhentes direkte fra kommunen. Denne jobben gjøres manuelt av Statens vegvesens følgetjeneste i dag.

Ved transporter med totalvekt over 1,6 ganger totalvektstabellen, må den som søker om dispensasjon selv kontakte kommunen for å innhente informasjon om hvilke bruer som finnes på den omsøkte strekningen og bæreevnen til eventuelle bruer, ettersom denne informasjonen ikke følger av vegens klassifisering. Dersom kommunen gir tillatelse til at deres bruer passeres med den omsøkte totalvekten, medfølger også instruksjoner fra kommunen for hvordan bruene skal passeres.

Når brufølge skal utføres av private må informasjon om hvorvidt det er bruer på den eller de delene av transportstrekningen som går på kommunal veg og hvordan disse skal passeres, innhentes også for transporter med totalvekt inntil 80 tonn. Vegdirektoratet mener den mest fornuftige måten å gjøre dette på er at søker selv må kontakte kommunen *før* dispensasjon utstedes og innhente en liste over bruer på aktuell strekning og instruksjoner for passering av disse, som skal ligge som vedlegg til innvilget søknad.

Alternativet et at dispensasjonsmyndigheten krever i dispensasjonene at transportør eller brufølger må kontakte kommunen for å få info om eventuelle bruer og restriksjoner. Inntil det etableres gode rutiner i kommunene for å levere ut slik informasjon, mener Vegdirektoratet det gir en ryddigere saksgang å kreve at slik informasjon foreligger før dispensasjon kan innvilges. Dette reduserer også sannsynligheten for at transportene gjennomføres uten at informasjon er innhentet, særlig i tilfellene hvor kommunene ikke har gode rutiner for å fremlegge informasjonen.

Transporten vil da finne sted uten dispensasjon, slik at et eventuelt overlastgebyr utstedes på grunnlag av de alminnelig tillatte vektene for et slikt vogntog i § 5-4. For tunge spesialtransporter vil dette kunne gi *svært* høye gebyrer.



### 6.3 Transporter med totalvekt over 100 tonn og over 1,6-gangen utenfor 100-tonnsvegenettet

Systemet vil kun inneholde instruksjoner for passeringer med totalvekt inntil 100 tonn, ettersom Brutus kun inneholder informasjon for passeringer i 12/100. Det samme gjelder der det søkes om andre dispensasjoner ut over hva vegen er klassifisert for i vegliste for spesialtransport.

I dag skriver Bruseksjonen i Vegdirektoratet sin anbefaling om dispensasjon til dispensasjonsmyndigheten i regionen med vedlagt liste som angir restriksjoner for brupassering. Disse vil fortsatt følge med dispensasjonen etter privatiseringen.

Vegdirektoratet bemerker for øvrig at ved en del transporter over 100 tonn skal bruene passeres etter en bestemt oppmålt «linje». For noen bruer skal ikke transporten gå sentrisk, men skal gå etter en utregnet passeringsmåte. Slike bruer blir i dag målt opp og merket med linje hvor transporten skal gå. Dette utføres gjerne av Statens vegvesens brufølger, gjerne i samarbeid med drift og vedlikeholds avdelingene. Ved privatiseringen vil ansvaret for å sørge for at slik oppmerking blir gjort og eventuelt avtale med aktuell drifts- og vedlikeholdsavdeling påligge den private brufølgeren.

## 7. Saksbehandlingsprosessen

Privatisering av brufølgetjenesten innebærer ingen endring av hvilke transporter som må ha dispensasjon med tidsbegrensning. Transportører som skal utføre transport som er så tung at den må ha dispensasjon med tidsbegrensning, må altså fortsatt søke regionvegkontoret på vanlig måte. Forskjellen vil være at dispensasjonen ikke lenger stiller som vilkår at transporten skal ha følge av Statens vegvesen eller politiet men overlater til transportøren å finne og velge brufølger. Dispensasjonen vil fortsatt også gjelde for et begrenset tidsrom.

Den foreslåtte regelen i § 5-16 nr. 2, krever brufølge når det fremgår av bruliste *vedlagt dispensasjonen*. Av pedagogiske hensyn bør dispensasjonens vilkår også angi konkret at brufølge skal være med der brulisten angir restriksjoner. Dette sikrer også at manglende brufølge blir et brudd på dispensasjonens vilkår.

Dispensasjonene vil derfor fortsatt ha vilkår om at transporten skal ha brufølge, men til forskjell fra i dag er kravet begrenset til bruer som i brulisten har restriksjoner. Brulisten blir altså styrende for hvilke bruer brufølge skal være med på.

Som beskrevet i punkt 6.1 vil transportøren ha mulighet til å gå inn i ruteplanleggeren og se hvilke ruter som har hvilke restriksjoner på riks- og fylkesveg. I første omgang vil det ikke være mulig å importere valgt rute over til søknad, men det jobbes med å få til en slik løsning på sikt.

Saksbehandler i regionen vil fortsatt vurdere søknaden manuelt på samme måte som i dag. Når saksbehandler så har funnet at dispensasjon kan innvilges for en gitt rute, må han eller hun legge inn ruta i kartløsningen. Forutsatt at dispensasjonen gjelder vekt vegen er klassifisert for i vegliste (12/100 eller den vekt som følger av vegens Bruksklasse og



veggruppe), vil kartløsningen generere en liste i pdf som vil legges som vedlegg til innvilget dispensasjon.

Ved dispensasjon som helt eller delvis går på kommunal veg, må bruliste fra kommunen med eventuelle restriksjoner vedlegges dispensasjonen, eventuelt sammen med liste fra kartløsningen. Ved transporter over 100 tonn eller utenfor vegens klassifisering, vedlegges egen bruliste og liste over restriksjoner utarbeidet av Bruseksjonen i Vegdirektoratet.

Transportøren trenger ikke å oppgi i søknaden hvem som skal utføre brufølge. Det er tilstrekkelig at brufølge er med når transporten starter. Dispensasjonsmyndigheten skal altså ikke «godkjenne» transportørens valg av brufølge. Vegdirektoratet vurderer imidlertid hvorvidt det på sikt kan stilles et krav om at transportøren før transporten starter skal melde til dispensasjonsmyndigheten hvem som skal utføre brufølge på transporten, eventuelt på hvilke deler.

## 8. Konsekvenser av at brufølge anses som arbeidsvarsling

For at brufølge skal kunne anses som arbeid på veg, og falle inn under de hjemler som følger av dette, må det i tillegg til dispensasjonen også ligge et arbeidsvarslingsvedtak til grunn. Slikt vedtak må fattes av den myndighet som fremgår av vtrl § 7 annet ledd, det vil si Regionvegkontoret for riks- og fylkesveg og kommunen for kommunale veger.

Av N301 pkt. 2.2.4 fremgår det at *«I forbindelse med drift- og vedlikehold av veger med tilhørende installasjoner er det regelmessig behov for å utføre arbeid som krever godkjente arbeidsvarslingsplaner. For å unngå at entreprenøren må sende inn forslag til arbeidsvarslingsplan i hvert enkelt tilfelle for samme type arbeid, kan skiltmyndigheten godkjenne «generelle arbeidsvarslingsplaner» for denne typen arbeidsoppgaver. Slike generelle arbeidsvarslingsplaner vil særlig være aktuelle for bevegelige eller kortvarige vegarbeider, som oftest oppgaver som omfattes av en driftskontrakt. Slike planer kan også lages for andre, kortvarige arbeider som opptrer relativt hyppig, som bilberging, opprydding etter viltulykker og lignende.»*

Vegdirektoratet anser at brufølge vil kunne falle inn under «andre kortvarige arbeider som opptrer relativt hyppig». Dette betyr at det ikke vil være behov for et nytt arbeidsvarslingsvedtak hver gang en transport skal ha brufølge. Det viktigste med generelle planer, er imidlertid at «kart og terreng» skal stemme. Det vil si at områdene brufølger skal stanse trafikken i, samsvarer med det som er vist i planen. Hvis ikke er ikke planen gyldig. Det vil neppe være mulig å lage én plan som passer alle situasjoner.

Her kan det likevel oppstå en del utfordringer, ikke minst med tanke på godkjenning av planer for kommunal veg. Før privatiseringen starter vil Vegdirektoratet komme nærmere tilbake med mer informasjon om hva slags arbeidsvarslingsplaner som vil kreves for brufølge, og hvordan man skal søke om dette.

Det vil også gjelde en del vilkår for generelle arbeidsvarslingsplaner som kan by på utfordringer for brufølge. Hvor mange planer som vil kreves for å gjennomføre en transport

er i skrivende stund ikke avklart, men vil variere avhengig av transportens lengde og om den går på riks-, fylkes- eller kommunal veg eller en kombinasjon av disse, samt hvor mange fylkes- eller regiongrenser den krysser. Generelle arbeidsvarslingsplaner kan gjelde for inntil to år av gangen og må deretter fornyes.

En annen utfordring er at det må skrives egen godkjenning for hver utførende entreprenør som skal benytte planen, med angivelse av ansvarshavende. Det er i skrivende stund ikke avklart hvordan dette vil håndteres for brufølge. Videre kreves det at loggbøker innsendes minimum hver tredje måned. Heller ikke dette kravet er uten videre egnet for brufølge.

De kravene som retter seg mot den som utfører arbeidet, er utformet med entreprenører og underentreprenører i tankene. For den som skal utføre brufølge, vil det for eksempel gjelde den ansvarshavende skal sørge for at entreprenøren og eventuelle underentreprenører har gode rutiner som sikrer at det hver gang planen benyttes først gjennomføres en risikovurdering, er rutine som sikrer at den som faktisk utfører arbeidet kjenner både planen og risikovurderingen godt og føres loggbok umiddelbart etter arbeidet. Her må det avklares hvem som vil være «ansvarshavende» ved et brufølge og har denne plikten. Det må også avklares hva som skal loggføres ved et brufølge. Vegdirektoratet vil informere de berørte partene nærmere om dette før privatiseringen trer i kraft.

## 9. Kontroll og sanksjoner

### 9.1 Generelt om tilsyn og kontroll

Reaksjon i dag i henhold til trafikkkontrollinstruksen: Forutsatt at det er gitt dispensasjon: Ved brudd på vilkår i dispensasjon, herunder krav om følge fra Statens vegvesen, gis skriftlig pålegg om utbedring av forholdet. Sjøføren anmeldes hvis han kjører videre uten å etterkomme pålegget.

Det foregår allerede i dag en del kontroller av spesialtransporter. Statens vegvesens utekontrollapparat sjekker at transporten er i henhold til dispensasjonen, at merking og skilter er i orden, og at nødvendig antall ledsagerbiler er med.

Om brufølgere er med der det er påkrevd, at vedkommende har gyldig kompetanse og at andre vilkår knyttet til hvordan transporten skal være innrettet er oppfylt, kan gjennomføres på kontrollplass innenfor rammene av en vanlig kontroll. Det vil utstedes kompetansebevis og opprettes et kompetanseregister hvor gyldigheten kan sjekkes. Om nødvendig utstyr er medbragt, at brufølgepersonell har riktig bekledning og utstyr og at følgebilen ser ut og er merket riktig, lar seg også enkelt kontrollere.

Vegtrafikkloven § 31 Alminnelige straffebestemmelser sier at brudd på bestemmelsene i vegtrafikkloven kan straffes med bøter eller fengsel. Det samme gjelder brudd på vilkår i dispensasjoner gitt med hjemmel i regelverk som er hjemlet i vegtrafikkloven. Arbeidsvarslingsvedtak er gitt med hjemmel i skiltforskriften, som igjen er hjemlet i vtrl § 5. Ettersom brufølge også forutsetter at det foreligger et gyldig arbeidsvarslingsvedtak, kan manglende eller feil utførelse av brufølge anmeldes med hjemmel i vtrl § 31.

Politiet og Regionvegkontoret kan nedlegge bruksforbud med hjemmel i vegtrafikkloven § 36 for «så lang tid som nødvendig», i en rekke nærmere definerte tilfeller. Siden bestemmelsen uttømmende regulerer hvilke overtredelser den kan brukes på, vil den ikke i hjemmel til å nedlegge bruksforbud ved manglende eller feilaktig utførelse av brufølge uten at den eventuelt endres.

Vegtrafikkloven 36a *Gebyr for overtredelse av bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner* gir i hjemmel til å ilegge gebyr til eier av kjøretøy, transportør eller avsender som vesentlig overtrer eller medvirker til å vesentlig overtre bestemmelser om tillatte vekter og dimensjoner. Denne bestemmelsen vil i utgangspunktet ikke komme til anvendelse ved manglende eller feilaktig utført brufølge.

Forskrift om bruk av kjøretøy § 5–9 nr. 7 gir hjemmel til å trekke dispensasjonen tilbake dersom vektene og/eller dimensjonene det er gitt dispensasjon for overskrides, og ved brudd på § 5–11. Der forskriften og dispensasjonen etter hvert setter vilkår om brufølge, vil også dispensasjonen også kunne trekkes tilbake ved manglende brufølge.

Er de nødvendige prøvene først bestått, har man rett til å utføre brufølge inntil kompetansebeviset utløper. Eventuell reaksjoner ved feilaktig utførelse av tjenesten vil være anmeldelse med hjemmel i vtrl § 31, som kan gi bøter, men ikke tap av kompetansen som sådan. Vegdirektoratet arbeider i skrivende stund med å skaffe hjemmel til å trekke tilbake sertifiseringen. Denne forventes å være på plass i løpet av 2019.

Grunnlag for reaksjoner er i dag skiltforskriften § 34, hvor nr. 1 gir anledning til å stanse arbeidet, og nr. 2 gir anledning til å unnlate eller trekke tilbake delegering av ansvar, det vil si at de ikke kan stå som ansvarlige på en arbeidsvarslingsplan. Det er skiltmyndighet eller politi som kan stanse etter § 34 nr. 1 og vegmyndighet, skiltmyndighet eller politi som kan gi pålegg.

## 9.2 Kontroll av brufølge

Statens vegvesen vil utføre kontroll av at brufølge er med, har den nødvendige kompetansen og utfører arbeidet i henhold til gjeldende regelverk, dispensasjoner og retningslinjer.

Brufølger skal kunne fremvise gyldig kompetansebevis og gyldig bevis for førerrett i klasse CE.

Vegdirektoratet undersøker i skrivende stund muligheten for å etablere et system hvor brufølge skal melde når transporten starter og eventuelt passerer bestemte punkter undervegs. Dette for å gjøre det enklere for kontrollmyndigheten å anslå når transporten vil passere kontrollplass eller bestemte bruer, slik at kontrollene i større grad kan målrettes.

### 9.3 Brufølgers og sjåførens ansvar

Feil belastning av bruene kan forekomme i to tilfeller – enten ved at brufølger gir feil instruksjoner, eller at sjåføren ikke passerer i henhold til instruksjonene. Vtrl § 31 kan anvendes til å anmelde den som *faktisk* har brutt reglene.

Det følger av § 3 nr. 2 at trafikanter er pliktig til å følge anvisninger gitt av «politiet, Statens vegvesen, tollvesenet eller militærpolitiet gjelder foran anvisning gitt på annen måte. Det samme gjelder anvisning fra annen person som har myndighet til å regulere trafikken eller å kontrollere kjøretøy, last eller fører.» Ettersom brufølge skjer i tråd med et gyldig arbeidsvarslingsvedtak, har brufølger slik myndighet. Fører av spesialtransporten er dermed pliktig til å følge de instruksjoner brufølger gir for brupasseringer.

I tillegg vil passering av en bru i strid med instruksjoner i bruliste vil være brudd på vilkårene i dispensasjonen.

I skrivende stund finnes det ikke hjemler til å pålegge *transportør* et ansvar i forbindelse med feilaktig utførte brupasseringer.

## 10. Økonomiske og administrative konsekvenser

### 10.1 Økonomiske og administrative konsekvenser for Statens vegvesen

Statens vegvesen bruker i dag ca. 20 årsverk fordelt på ca. 80 ansatte på brufølge. Disse årsverkene vil bortfalle når tjenesten er helt avviklet. Ressursene vil i hovedsak benyttes til andre oppgaver. Statens vegvesen sparer også kostnadene ved å ha og drifte bilene som benyttes til brufølge. Statens vegvesen har til nå hatt store kostnader ved brufølge da satsene ikke har gjenspeilet våre reelle kostnader ved tjenesten. Når Statens vegvesen ikke lenger skal drive brufølge, vil disse utgiftene bortfalle.

Som beskrevet i punkt 6.1 lager Vegdirektoratet nå en kartløsning som skal generere brulister for riks- og fylkesveger. Vi utvikler nå en minimumsløsning som skal være klar til oppstart 1. mars 2019. Videreutvikling av løsningen, blant annet for å legge til rette for at brufølger kan varsle at transporten starter, vil medføre ytterligere kostnader. Privatiseringen nødvendiggjør også justeringer av saksbehandlingssystemet VegSak.

I skrivende stund er det ikke endelig avklart hvordan Statens vegvesen skal drive tilsyn med og kontroll av brufølge. Per nå er det derfor ikke mulig å anslå hvilke konsekvenser privatiseringen får for Statens vegvesen som tilsyns- og kontrollmyndighet. Ettersom det ikke føres noen kontroll av brufølge i dag, vil kontroll av brufølge etter privatiseringen kreve økte ressurser til tilsyn og kontroll.

Regionvegkontoret skal godkjenne alle arbeidsvarslingsplaner for brufølge på riks- og fylkesveg. I skrivende stund er det ikke mulig å anslå hvor mange slike vedtak det vil dreie seg om. Vi kan dermed heller ikke anslå hvor mye ressurser som vil kreves i regionene for å behandle disse planene.

Privatiseringen antas å medføre et noe økt ressursbehov hos dispensasjonsmyndigheten for spesialtransport i regionene. I en overgangsfase må det påregnes et økt behov for kundeveiledning. Videre kan det i første omgang ikke utelukkes at behandling av søknader dispensasjoner for vekt vil ta noe lenger tid enn i dag.

## **10.2 Økonomiske og administrative konsekvenser for kommuner og fylkeskommuner**

Kommunene må godkjenne arbeidsvarslingsplanene som skal ligge til grunn for brufølge på kommunal veg. Dette vil innebære en økning i antall planer som må godkjennes. Vegdirektoratet har i skrivende stund ikke oversikt over hvor mange vedtak det vil dreie seg om.

Kommunene må utstede brulister for alle dispensasjoner med tidsbegrensning, da disse ikke vil inngå i kartløsningen som automatisk skal generere lister. Vegdirektoratet har ikke oversikt over hvor mange slike lister som må utarbeides i løpet av et år, men antar det vil bli en økning sammenlignet med i dag.

Vegdirektoratet antar at fylkeskommunene vil fortsette å bruke Brutus etter regionreformen. Dersom dette ikke er tilfelle, må de nye regionene også utstede manuelle brulister.

## **10.3 Økonomiske og administrative konsekvenser for andre offentlige instanser**

Politiet gis adgang til å utføre brufølge i den utstrekning de selv ønsker å avtale dette med transportør.

Vegdirektoratet antar at forslaget ikke får nevneverdige administrative eller økonomiske konsekvenser for andre offentlige instanser.

## **10.4 Økonomiske og administrative konsekvenser for private parter**

### ***10.4.1 Kostnader ved å utdanne brufølgere***

Prøve i hver av arbeidsvarslingsmodulene vil koste ca. 700 kr. Gebyret for å få utstedt kompetansebevis antas å ligge på om lag kr. 123,- / kort eks. mva. når disse sendes til en foretaksadresse, eller kr. 160,- / kort eks. mva. når kort sendes direkte til sluttbruker. Vegdirektoratet vil som beskrevet i punkt 4 ikke kreve at personer som skal avlegge prøve i arbeidsvarsling 1, 3 eller 5, også tar kurs. I den grad bransjen selv ønsker å tilby forberedende kurs, har Vegdirektoratet ikke grunnlag for å anslå hva et slikt kurs vil koste.

Inntil det blir mulig å avlegge prøve i arbeidsvarsling 1 og 3 på trafikkstasjonen, blir kostnadene for kurs de same som i dag, det vil si mellom 2000 og 3000 kr per kurs. Eventuelle forberedende kurs før prøve, antas å koste minst det samme som dagens kurs.

### ***10.4.2 Kostnader ved biler og utstyr til bruk for brufølge***

En bil for brufølge i samme klasse som Mercedes Vito med lysbjelke, variabelt LED-skilt og foliering vil koste fra 250 000 til 700 000 avhengig av valg av bilmerke og nivået på utstyret.

Den som skal drive brufølge må anskaffe det utstyret N301 vil kreve for slikt arbeid, herunder synlighetstøy som oppfyller standard EN ISO 20471, trafikkdirigeringsjakke og stoppspak. N301 vil kreve at transporten gjennomføres med sambandsutstyr egnet for formålet, som for eksempel VHF eller satellittradio.

#### **10.4.3 Merkostnader for transportørene**

Region sør krever i dag en kilometerpris på kr 30,-, med minstepris kr 1.000,-. Ventetid koster kr 500,- per time. Praksis er å ta betalt fra der de møter transporten (første bru) og regne kilometer til de forlater den (siste bru). Fakturering for brufølge har variert fra region til region, både pris, fakturering av kjøring til og fra oppdrag og om kostnadene i det hele tatt har blitt fakturert.

Vegdirektoratet har ikke grunnlag for å anslå hva private aktører vil ta betalt for å utføre brufølge, men antar satsene vil ligge høyere enn hos Statens vegvesen.

#### **10.4.4 Økt effektivitet for transportørene**

Ved privatiseringen vil det ikke lenger være behov for å vente på ledig kapasitet hos Statens vegvesens brufølgetjeneste. Forutsatt at de nødvendige arbeidsvarslingsvedtak foreligger, vil transportene kunne gjennomføres på kortere varsel enn i dag. Dette antas å gi en gevinst for transportørene.

#### **10.4.5 Konsekvenser av krav om arbeidsvarslingsvedtak**

Fordi brufølge vil anses som arbeid på veg, må det foreligge en eller flere godkjente arbeidsvarslingsplaner for transporten. Per nå er det dessverre ikke mulig å si konkret hvor ofte transportøren må søke om ny plan, hvor detaljert planen må være og hvor lang saksbehandlingstid det vil være. Vegdirektoratet antar imidlertid at det ikke må utarbeides og godkjennes ny plan for hver eneste transport, og arbeider for å løse dette på en så smidig måte som mulig.

I tillegg til godkjent arbeidsvarslingsvedtak, kreves må det også føres og leveres loggbok for transportene. Vegdirektoratet arbeider fortsatt med å definere hvor omfattende dette kravet vil bli for brufølger.

## **11. Konklusjon og forslag til endringsforskrift**

Basert på vurderingene i det foregående, foreslår Vegdirektoratet følgende endringer i forskrift om bruk av kjøretøy:

Forskrift om endring av forskrift om bruk av kjøretøy

**Hjemmel:** Fastsatt av Vegdirektoratet dd. måned 2019 med hjemmel i lov 18. juni 1965 nr. 4 om vegtrafikk (vegtrafikkloven) § 13, jf. delegeringsvedtak 24. november 1980 nr. 1.

I

I forskrift 25. januar 1990 om bruk av kjøretøy gjøres følgende endringer (endringer i *kursiv*)

§ 5–9 nr. 1 skal lyde:

Dispensasjon med tidsbegrensning utstedes for en bestemt vegrute og må vanligvis innhentes for hver tur. *Ved særlig tunge transportert kan det kreves at brupasseringer skjer på vilkår som angitt i § 5-16.*

Ny § 5-16 skal lyde:

§ 5-16 Nærmere krav ved følge av særlig tunge transportert

1. I dispensasjon med tidsbegrensning for overskridelse av vektor som gitt i § 5-8 for veger i vegruppe 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 vegruppe IKKE, kan det kreves at bruene passeres sakte, sentrisk eller på annen særskilt måte.
2. Når det i dispensasjonen stilles krav om at transportert skal passere bruer sakte, sentrisk eller på annen særskilt måte, skal følgende vilkår være oppfylt:
  - a. Bruer skal passeres i henhold til instruksjoner gitt i bruliste vedlagt dispensasjonen
  - b. Ved passering av bruer som i bruliste har restriksjoner, skal transportert ha følge av person som oppfyller kravene i nr. 3 og med utstyr som oppfyller kravene i nr. 4.
3. Person som skal følge transport over bruer som i bruliste har restriksjoner, skal oppfylle følgende krav
  - a. Arbeidsvarslingskompetanse 1, 3 og 5
  - b. Førerett i klasse CE
  - c. Skal kunne gjøre seg forstått på et språk som også forstås av de øvrige deltakerne i transportert.
4. Merking av kjøretøy, uniformering, krav til kommunikasjonsutstyr mv. fremgår av Håndbok N301 Arbeid på og ved veg og Håndbok R310 Trafikksikkerhetsutstyr.
5. Dersom det i dispensasjonen er stilt vilkår om at politiet skal ledsage transportert på grunn av lengde eller bredde, kan politiet følge transportert over bruer med restriksjoner i brulisten.

II

Denne forskrift trer i kraft dd. måned 2019.