

Vedlegg

Vegliste fylkes- og kommunale veger – veiledning og forklaringer.

Veglistene er en del av Forskrift om bruk av kjøretøy av 25. januar 1990, (jfr. § 5-2 pkt. 2 a og b) i forskriften). Forskriften er hjemlet i vegtrafikkloven av 18. juni 1965 nr. 4 § 13 og Samferdselsdepartementets vedtak av 24. november 1980 om delegering av myndighet etter loven. Statens vegvesen utgir en vegliste for hvert fylke med opplysninger om tillatt bruksklasse, kjøretøylengde og bredde på fylkes- og kommunale veger.

Vegtrafikkloven setter som vilkår for bruk av kjøretøy at lengde, bredde og aksellast som er tillatt på vegen ikke må overskrides. Statens vegvesen er satt til å forvalte det som er bestemt her både når det gjelder saksbehandling av søknader om dispensasjoner og når det gjelder kontroll av bestemmelsene om vektor og dimensjoner.

Veglistenes funksjon er å holde brukerne av vegene orienterte om vegens bruksklasse (aksellast og totalvekt) og tillatt kjøretøystørrelse. Vegvesenets brukskontroll bruker listene i sitt arbeid, og utøver også kontroll på den delen av det kommunale vegnett som er kommet med i veglisten.

På veger som ikke omfattes av veglisten, kan kjøretøyets kapasitet fritt utnyttes hva angår aksellast, totalvekt og vogntoglengde.

Oppskriving av veger

Vegvesenet arbeider med forsterkning og oppskriving av bruksklasse på riks- og fylkesvegnettet med sikte på å få ned transportkostnadene for industri, jord- og skogbruk. Bedrifter som ligger ved kommunale veger, får ikke nytte godt av denne utviklingen uten at også kommunene skriver opp vegene i høyere bruksklasse. For å prioritere oppgavene ber vi om at kommunene ser på samsvaret mellom riks/fylkes- veger og de kommunale veger som står i veglistene pr i dag. Dersom bruksklasse og vogntoglengde skal skrives opp, må det ofte bru og vegforsterkninger til. Det kan også bli nødvendig å bygge møte- og snuplasser.

Bruksklasser

En bruksklasse er et sett av aksellaster med tilhørende tillatt totalvekt. Tillatte bruksklasser i veglisten er Bk 10-50 evt. 10-42 (sjeldent), Bk T8-50, Bk T8-40, Bk 8-32 og Bk 6-28. Det er ikke lavere bruksklasser enn Bk 6. Dersom kommunen mener det er nødvendig med lavere klassifisering av det kommunale vegnettet på grunn av dårlig bæreevne, må de selv sette opp skilt med gjeldende aksellast.

Totalvekt 50 tonn på 8 tonns veger (Bk T8/50)

På veger uten bruer eller der bruene har bruksklasse Bk10, kan totalvekt settes til 50 tonn. Det samme gjelder korte bruer. Økningen i tillatt totalvekt berører ikke tillatt aksellast, som er 8 tonn enten tillatt totalvekt er 40 eller 50 tonn.

Vi gjør oppmerksom på at veger i Bk T8 med vinteraksellast 10 tonn, automatisk har 50 tonn totalvekt, se punktet vinteraksellast.

Vogntoglengde

Tillatt vogntoglengde i Norge er 12,40 m, 15,00 m og 19,50 m (jfr. vedlegg 1 pkt. 4 a, b og c).

NB! Tillatt vogntoglengde skal ikke settes ned for å hindre kjøring med lastebil/vogntog. Dersom det skal være et slikt forbud, må det skiltes på annen måte.

Veger hvor det fysisk ikke er mulig å komme fram med kjøretøy på 12,40 m, må skiltes og angis i veglisten. Dette vil være svært få veger og skal derfor bare gjøres rent unntaksvis.

Vogntoglengde 24 meter og 60 tonn totalvekt

Regjeringen er opptatt av å bedre rammevilkårene for skognæringen. I denne forbindelsen ble vogntoglengden for tømmertransport økt fra 22 m til 24 m fra juli 2013.

Dette er spesielt interessant der det går store mengder skogvirke via kommunalt vegnett inn på annet offentlig vegnett åpnet for Bk10 og 24 meter vogntoglengde eller direkte til lokalt sagbruk. Disse vegene er merket med 24 m i veglisten.

Samferdselsdepartementet har vedtatt at totalvekten for tømmertransport kan økes fra 56 til 60 tonn på veger i Bk10-50. Statens vegvesen er i gang med en beregning for hvilke strekninger som kan åpnes for dette. Transporten med tømmer starter normalt på fylkesveger og kommunale veger, før den fortsetter på riksveger. Vi ber derfor de kommuner dette er aktuelt for, å legge til rette for at totalvekten kan økes på de deler av vegnettet som tåler denne økningen. Det som er den begrensende faktoren er lange bruer som ikke tåler den økte belastningen. Tillatt aksellast skal ikke økes.

Vinteraksellast

Vinteraksellast kan innføres midtvinters, når frostmengden er tilstrekkelig. Dette er spesielt innført for å få opp aksellasten til Bk10 for tømmertransporter, men også for å få avviklet annen tungtransport når vegene er frosne og har god bæreevne. Tidspunkt for innføring og oppheving av vinteraksellast og geografisk utstrekning, kunngjøres av Statens vegvesen.

Aksellast i teleløsningen

Etter regjeringens forslag besluttet Statens vegvesen i desember 1994 å oppheve aksellastrestriksjonene i teleløsningen for riks- og fylkesveger. Kun ved vesentlig skade på vegstrekninger som kan føre til redusert fremkommelighet vil restriksjoner bli benyttet.

Flere kommuner velger å benytte seg av restriksjoner i teleløsningsperioden. Det er ikke lenger en egen kolonne i veglisten for aksellastrestriksjoner i teleløsningen. Hjemmelen for denne kolonnen ble opphevet 27. juni 1997. Dette betyr at de kommuner som velger å innføre restriksjoner, selv må kunngjøre dette i pressen eller ved skilting av vegen. Innføring og oppheving av restriksjoner skal rapporteres til Vegtrafikksentralen i regionen på tlf. 175, eller vts-midt@vegvesen.no

De enkelte kommuner må selv avgjøre bruken av telerestriksjoner. Det er viktig å merke seg at bedrifter eller annen transportaktivitet, kan bli sterkt begrenset i sin virksomhet. Vi vil oppfordre til at restriksjoner bare blir innført der det er nødvendig – ikke som et generelt vedtak på ”alle” de kommunale vegene.

Spesifisering og gruppering av kommunale veger ("Sekkepost")

For å fange opp alle kommunale veger, benyttes sekkeposten "øvrige kommunale veger" med en bruksklasse for veger som ikke er listet opp spesielt i kommunalveglisten. Sekkeposten forenkler også arbeidet, da vi bare spesifiserer de veger som faller utenfor denne.

Veggruppe (spesialtransport)

Vegnettet er inndelt i veggruppene A, B og IKKE, avhengig av bruens konstruksjon og bæreevne, og vegens beskaffenhet. I hovedsak er A-bruene to-sporede og B-bruene en-sporede. Veggruppe B tillater lavere vektor enn veggruppe A. Som en-sporede bruer regnes bruer med mindre bredde enn 5,60 m (unntaksvis 5,50 m) fra føringskant til føringskant (ev. rekkverk).

Veggruppe IKKE er veger hvor det må søkes dispensasjon for hver enkelt transport (av udelbar last) – dispensasjon uten tidsbegrensning gjelder ikke.

Bruer med spennvidde 5 m og kortere settes i veggruppe A.

Denne ordningen gjelder kun store udelbare laster, som kjører i henhold til utstedte dispensasjoner fra Statens vegvesen.

Dispensasjoner

Til orientering kan vi ikke gi dispensasjoner for last som lar seg dele, slik som person- (buss), melke-, kraftfor-, tømmer og massetransporter m.m. Vi kan bare gi dispensasjon for transport av ett udelbart kolli slik som for eksempel en maskin. Det er derfor viktig at kommunen har i tankene hva slags transport som skal foregå på vegene, før det fattes vedtak om vektor og dimensjoner for vegen. For eksempel trenger en 16,50 m langt tanksemitrailer til melketransport en tillatt vogntoglengde på 19,50 m.